

DE L'ÉLEVAGE DU CHEVAL EN FRANCE

THÈSE COMPLÉMENTAIRE
POUR LE DOCTORAT ÈS LETTRES

Présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris

PAR

René MUSSET

ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE
AGRÉGÉ D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE
PROFESSEUR AU PRYTANÉE MILITAIRE



PARIS
LIBRAIRIE AGRICOLE DE LA MAISON RUSTIQUE
26, RUE JACOB (VI^e)

1917

DE L'ÉLEVAGE DU CHEVAL EN FRANCE

THÈSE COMPLÉMENTAIRE
POUR LE DOCTORAT ÈS LETTRES

Présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Paris

PAR

René MUSSET

ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE NORMALE SUPÉRIEURE
AGRÉGÉ D'HISTOIRE ET DE GÉOGRAPHIE
PROFESSEUR AU PRYTANÉE MILITAIRE



PARIS

LIBRAIRIE AGRICOLE DE LA MAISON RUSTIQUE

26, RUE JACOB (VI^e)

1917

A Monsieur le Comte Henry de ROBIEN

BIBLIOGRAPHIE

La Bibliographie comprend tous les ouvrages cités se rapportant à l'étude du cheval; on y a ajouté un certain nombre d'ouvrages, afin d'en faire, dans une certaine mesure, une Bibliographie de l'élevage du cheval en France depuis le commencement du XVII^e siècle.

Les documents utilisés sont de trois sortes : les gravures, les documents inédits, les ouvrages et articles.

GRAVURES

Les gravures rendent moins de services qu'on pourrait le croire. Jusqu'au XIX^e siècle, les artistes ont mal dessiné les chevaux, soit parce qu'ils étaient mal préparés à cette sorte de dessin, que l'on s'accorde à dire fort difficile, soit parce qu'ils étaient asservis à des traditions d'école.

F.-A. de Garsault, de qui l'on ne contestera pas la science hippique, écrit au XVIII^e siècle, à l'article *Statue hippique* du *Dictionnaire des termes de cavalerie* contenu dans son *Nouveau parfait maréchal* (7^e éd., Paris, 1811, in-4, p. 487) : « Les sculpteurs doivent travailler d'après nature pour le cheval et choisir, par le moyen des connaisseurs, le plus beau cheval et le mieux proportionné et surtout ne pas s'en rapporter aux études qu'ils ont faites sur l'antique, où la vraie beauté des chevaux fins était peu connue, puisqu'on ne voit communément dans les modèles anciens que des chevaux grossiers et colossaux, sur lesquels les hommes paraissent des pygmées ».

Après avoir étudié les anciennes gravures représentant des chevaux, nous nous sommes convaincu qu'on n'en saurait tirer des renseignements utiles, car elles paraissent toutes semblables et fai-

tes d'après un même modèle, à vrai dire fort grossier; ce qui prive d'une source de renseignements qui serait la plus précise de toutes. On ne commence à trouver de bonnes gravures qu'au milieu du XIX^e siècle, à un moment où elles sont moins nécessaires, le peu de différence qui sépare les chevaux de ces temps-là d'avec ceux des nôtres permettant de se les représenter assez aisément, par les descriptions des auteurs. Nous citerons seulement trois séries de planches fort instructives, parce que chacune forme une collection assez complète :

Les lithographies d'Hipp. LALASSE, qui accompagnent *l'Atlas statistique de la production des chevaux en France*, d'Eug. GAYOT, paru en 1850 (voir n° 127);

Les lithographies de LALASSE, LEVEILLÉ et ROUYER, qui composent *l'Atlas* de l'ouvrage de MOLL et GAYOT, paru en 1861 (voir n° 106);

La série des 12 photogravures qui illustrent les *Notices sur le commerce des produits agricoles (II, Production animale)*, publiées en 1908 par l'Office des renseignements agricoles (voir n° 111).

On trouvera aussi de nombreuses gravures dispersées dans le *Journal d'Agriculture pratique* (Paris, depuis 1837, 1 vol., puis 2 vol. par an, in-8). Cette publication est une mine précieuse de renseignements sur l'élevage du cheval en France et l'agriculture française en général. Il en est de même du *Journal de l'Agriculture* [de Barral] (Paris, depuis 1866, 2 vol. par an, in-8), qui n'a eu qu'une existence éphémère.

DOCUMENTS MANUSCRITS .

1° Archives historiques du Ministère de la guerre.

A. MANUSCRITS.

Nobor. Le munitionnaire ou traité qui enseigne à fournir les vivres aux armées avec toute l'économie possible..., s. d. (1695); in-4.
(A1, h1).

Chevaux de trait des armées, brèves indications.

B. ARCHIVES ANCIENNES; CORRESPONDANCE.

Le nombre des pièces contenues dans chaque carton est considérable et leur ordre primitif a été bouleversé. Nous signalons les plus importantes.

Vol. 1438, pièces 51 et 71. Lettres de PONTCHARTRAIN à M. de La Grange, intendant en Alsace, 8 déc. 1691 et 14 août 1692.

Vol. 1465, pièce 23. DE LA HOUSSAYE. Mémoire concernant les haras de la province d'Alsace, 5 nov. 1700.

Vol. 1899, pièces 56, 171, 301. Lettres de M. DE MACKAU au maréchal d'Estrées, 6 sept., 20 sept., 5 oct. 1705. — Pièce 130. Lettre de PONTCHARTRAIN à Chamillard, 16 sept. 1705.

Vol. 2687, pièce 66. Lettre du marquis DE BRANCAS (directeur général des haras) au comte de Belle-Isle au sujet des haras des Trois-Évêchés, 9 juin 1732.

Vol. 2688, pièce 121. Lettre du marquis DE BRANCAS au comte de Belle-Isle sur les haras de l'Alsace et des Trois-Évêchés, 12 août 1732.

C. ARCHIVES TECHNIQUES. CAVALERIE; ORGANISATION. IV.
PIÈCES SANS DATE. Carton 28.

FERRETTE (DE). Mémoire sur la remonte de la cavalerie (vers 1716).

GALLIFFET (DE). De l'achat des chevaux de la cavalerie (vers 1720).

DESPORTES. Projet pour l'établissement des haras du Languedoc, dans la partie depuis Bellegarde jusqu'à Aigues-Mortes, sur les bords du Rhône vis-à-vis de la Camargue (vers le milieu du XVIII^e siècle).

Mémoire sur les haras de Camargue (entre 1752 et 1765).

Non signé, mais du même auteur que le précédent.

Mémoire sur l'établissement des haras (en Lorraine) (après 1756).

Mémoire sur l'établissement des haras en France (vers 1764).

Observations sur la manière de faire les remontes des troupes à cheval (entre 1750 et 1789).

ZENS. Mémoire par lequel il propose un moyen propre à faire les remontes (entre 1750 et 1789).

Réflexions et projets sur les haras par un officier suédois (entre 1770 et 1789).

LEMAÎTRE. Observations (sur les remontes) (vers 1780).

ACOMBAL (Marquis D'). Mémoire sur les remontes (vers 1784).

D. FONDS SUÈDE. Vol. 83.

Mémoire sur les haras (avant 1663).

Trouvé dans les papiers du maréchal de Turenne.

E. ARCHIVES MODERNES. FONDS PRÉVAL. SÉRIE E. Carton 29.

PRÉVAL (Général). Exposé du mode qui a été suivi pour le service des remotes depuis l'an XI jusqu'en 1809, 15 juillet 1810.

— Note sur l'achat direct par les dépôts de remonte, 29 oct. 1831.

DORMOY. Remotes : chevaux camargues, 1834.

WATHIEZ (Général). Rapport sur la fixation du nombre et de l'espace des étalons à envoyer au dépôt de Guéret, 1841.

Carton 30.

Note sur la remonte dans la circonscription d'Alençon, 1843.

DENNIÉE (Baron). De la remonte et des haras, 12 nov. 1846.

Cahier lithographié.

Carton 31.

PRÉVAL (Général). Du service des remotes avant la Révolution, s. d.

Assez peu documenté.

BOUCHET-LAGETIÈRE. Note historique sur les haras de France, an VIII.

Important; historique depuis les temps les plus reculés, instructif surtout pour le XVIII^e siècle.

Quelques mots sur les anciennes races de chevaux du Berry, s. d. (entre 1815 et 1840).

BLIN, chef du bureau de la cavalerie au Ministère de la Guerre. État des chevaux reçus et perdus depuis le 1^{er} juillet 1818, date de la mise en activité des dépôts de remotes, jusqu'au 1^{er} janvier 1828, 1828.

Lettre du ministre de l'Intérieur au ministre de la Guerre et tableau de la production équestre en 1828 par départements, 22 mai 1828.

Statistique peu sûre.

Rapport sur l'établissement d'un dépôt de remotes en Bretagne (inspection du maréchal de camp Wolff), février 1828.

SPARRE (Général). Rapport au ministre de la Guerre au nom de la Commission chargée d'examiner les modifications à apporter au mode suivi pour la remonte des troupes à cheval, 1835.

Cahier lithographié.

Remontes. Tableau indiquant le nombre des chevaux existans dans le royaume en 1835, 1838.

D'après une enquête des brigades de gendarmerie ; statistique peu sûre.

CAILLIEUX. Observations sur le commerce des chevaux de luxe en Normandie, 1838.

Voir n° 292.

Quelques réflexions sur les haras (pièce n° 33), s. d. (1840).

Ministère de la Guerre. Commission spéciale des remontes. Procès-verbal de la séance du 29 juin 1841.

PRÉVAL (Général). Lettre au maréchal duc de Dalmatie, 19 février 1842, et réponse.

Des haras et des remontes, s. d. (entre 1841 et 1848).

Important. P. 1-64 : haras, histoire depuis les temps les plus reculés jusqu'à 1841 ; — p. 65-141 : remontes, leur histoire (a utilisé le rapport du général Prével, Du service des remontes avant la Révolution, cité plus haut).

ALLUARD (J.-B.), éleveur près de Limoges. Mémoire sur un nouveau système de remontes, s. d.

Cahier lithographié. Détails sur le cheval limousin. A utilisé le mémoire précédent.

Les cartons mentionnés du fonds Prével contiennent en outre un certain nombre de brochures imprimées, la plupart de la première moitié du XIX^e siècle.

2° Archives nationales

Deux fonds sont plus spécialement consacrés aux haras :
Série H¹.

Cette série est la plus instructive. Elle comprend :

1° Les archives du Contrôle général, chargé de la correspondance avec les pays d'états ; 2° les papiers provenant de l'administration autonome des haras pendant les dernières années de l'ancien régime ; des papiers antérieurs, datant parfois de 1715 et des années suivantes, y ont été joints ; 3° des documents relatifs aux assemblées provinciales ; 4° des additions variées.

La partie qui concerne les haras fournit presque tous les renseignements désirables sur l'élevage du cheval pendant la seconde moi-

tié du XVIII^e siècle jusqu'en 1791 et beaucoup de renseignements sur la première moitié du XVIII^e siècle.

Il est inutile de donner ici la liste détaillée des cartons qui renferment des documents concernant les haras : cette série a été inventoriée et un inventaire numérique fort exact, manuscrit, est à la disposition du public. (Notons que, lors du classement, la Bourgogne, ou duché de Bourgogne, et la Franche-Comté, ou comté de Bourgogne, ont été confondues : on trouve dans les cartons concernant la Bourgogne des pièces sur la Franche-Comté, et *vice-versa*).

Remarquons en passant que les dossiers des haras contiennent fréquemment des renseignements précieux sur l'agriculture en général; par exemple, on trouve une description d'ensemble du Boulonnais dans :

DE PLANCY, inspecteur des haras du Boulonnais. Mémoire sur les haras du Boulonnais (H¹ 6¹, joint à une lettre du 4 nov. 1777; écrit en 1767);

de nombreuses données sur l'agriculture de la généralité de Tours et notamment sur la vaine pâture dans :

Précis sur l'état des haras en la généralité de Tours, sur les progrès de cette partie depuis 1758, les avantages que la province en retire actuellement et les moyens de la perfectionner, 30 sept. 1780 (anonyme); (H¹ 1371);

une description du Bas-Maine, des « Observations sur les bêtes à cornes », dans :

(VILLAULT). Haras. Province du Maine. Mémoire, 1766. (H¹ 1379.)

Une lettre non signée, mais de la main de Bourgelat, dit que l'auteur est M. Villault, ci-devant écuyer de M. de Jouan, à l'académie près Saint-Sulpice.

Série O¹. Maison du roi et Maison de l'empereur.

On y trouve, pour le XVII^e siècle, des commissions d'inspecteurs des haras (O¹ 13, folios 66-67-68); pour le XVIII^e siècle, les pièces concernant les haras rattachés à la charge de grand écuyer, ceux de la Normandie, du Limousin, de l'Auvergne (O¹ 905⁴, 905¹⁰, 907, 908; les pièces relatives à la Normandie ont été utilisées, en partie reproduites, dans l'excellent ouvrage de J. de Robillard de Beaurepaire, plus loin, n^o 23).

On rencontre des renseignements sur l'élevage du cheval dans plu-

sieurs fonds des Archives nationales, en même temps que d'autres renseignements agricoles. Voir :

DEMANGEON (A.). Les sources de la géographie de la France aux Archives nationales. Paris, 1905, in-8°.

BOURGIN (G.). Notes sur les sources générales de l'histoire de l'économie rurale pendant la Révolution (Bull. de la Commission de recherche des documents relatifs à la vie économique de la Révolution, 1907, n^{os} 3-4, p. 475-492).

La principale série est la série F¹⁰.

Série F¹⁰. Agriculture.

Cette série contient un très grand nombre de documents dispersés. Citons :

F¹⁰ 250-260. Élevage du cheval (fin du XVIII^e siècle, Révolution).

F¹⁰ 503-508. Statistique des bestiaux, an III.

F¹⁰ 510-512. Statistique des bestiaux, an XIII.

Statistiques départementales ou par districts, très incomplètes, accompagnées le plus souvent d'observations instructives. Leurs chiffres ont peu de valeur : ils ont été volontairement faussés le plus souvent, par crainte des impositions et des réquisitions.

F¹⁰ 618. Haras et levées de chevaux.

F¹⁰ 637-642. Haras; amélioration des chevaux.

F¹⁰ 1447-1467. Epizooties (1787-an XII).

Signalons : F¹⁰ 1447 : CHABERT. Ordre du roy donné à M. Chabert d'aller visiter les chevaux des régimens qui sont dans les intendances de Tours, Orléans, Rennes et Rouen, de visiter toutes les jumens qui existent dans chaque province, les poulains qu'elles produisent chaque année et celles de ces productions qui, par leur taille, leur conformation, leurs autres qualités paraissent propres aux services des armes (15 mars 1788).

Des renseignements épars se trouvent dans des cartons consacrés à des sujets très différents, par exemple :

F¹⁰ 535. Rapport de l'inspecteur des béliers du gouvernement, département de la Sarthe.

F¹⁰ 253 et 255¹. (Introduction d'étalons arabes dans la plaine de Tarbes.)

Il en est de même pour d'autres séries, par exemple :

F¹² 656. BRUNET, Mémoire sur l'industrie, le commerce et les différentes productions de la généralité d'Alençon, 1777.

F¹² 1510². (Roulage).

AF II* 23. ESCHASSÉRIAUX l'aîné. Rapport sur les haras, prairial an II (Registre des séances du Comité de la guerre de la Convention). (Voir n^{os} 68 et 69).

AF IV 1186. Recensement des chevaux, an X, juin 1802 (les résultats en sont reproduits dans l'ouvrage de Bidault, n^o 79).

Les arrêts concernant les haras, sous l'ancien régime, se trouvent dans la collection Randonneau (série AD), aux Archives nationales, moins complètement dans la série des Actes royaux, à la Bibliothèque nationale, département des imprimés.

Voir DEMANGEON, ouvr. cité, p. 65-66 et L. AUCOC, Les collections de la législation antérieure à 1789 et leurs lacunes pour les actes des XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles (C. R. des séances et travaux de l'Ac. des sc. mor. et pol., nouv^e série, t. XX (CXX), 1883, p. 46-67).

3^o Archives départementales et communales

On trouve surtout des documents dans la série C, Administrations provinciales. Les archives des anciens chefs-lieux de généralité sont les plus riches.

Les archives communales peuvent aussi être utilisées; on peut se rendre compte des renseignements qu'on y rencontre par la publication de MOURLOT (F.). Recueil des documents d'ordre économique contenus dans les registres des délibérations des municipalités du district d'Alençon, 1788-an IV. Alençon, 1907, in-8 (élevage, réquisitions, etc.).

DOCUMENTS IMPRIMÉS

Bibliographie

LAFONT-POULOTI (voir n^o 50), p. 171-342. Bibliographie.

Titre, résumé de chaque livre et appréciation; utile pour les livres antérieurs à 1787.

1. — Catalogue des livres, dessins et estampes composant la Bibliothèque de feu J.-B. Huzard, membre de l'Institut, de la Société royale et centrale d'agriculture..., mis en ordre et rédigé par P. Leblanc. Paris, 1842, 3 vol. in-8.

T. III, Chevaux. La Bibliothèque de J.-B. Huzard père, recueillie et aug-

mentée par J.-B. Huzard fils, était très riche en livres d'agriculture et surtout en livres sur les chevaux; les deux Huzard étaient vétérinaires. Utile pour les livres antérieurs à 1840.

2. — HUTH (F.-H.). Works on horses and equitation, a bibliographical record of hippology. London, 1887, in-8.

Les livres y sont classés par années de publication, sans appréciations.

3. — Bibliotheca historico-naturalis. Verzeichniss der Bücher über Naturgeschichte welche... in den Jahren 1700-1846 erschienen sind, von Wilhelm ENGELMANN. I^{er} Band. — [Suivi de :] Bibliotheca zoologica. Verzeichniss der Schriften über Zoologie welche in den periodischen Werken enthalten und vom Jahre 1846-1860 selsbständig erschienen sind, bearbeitet von J.-Victor CARUS und Wilhelm ENGELMANN. II^{er} Band. Leipzig, 1861, in-8.

Voir : *Sachregister*, article *Equus caballus* (p. 573 du premier volume, 1735 du second). Suite dans :

Bibliotheca zoologica. II. Verzeichniss der Schriften über Zoologie welche in den periodischen Werken enthalten und vom Jahre 1861-1880 selbständig erschienen sind, bearbeitet von Dr O. TASCHEBERG. V^{er} Band. Leipzig, 1899, in-8.

Article *Equus caballus*, p. 4548-4565.

Deux bibliographies spéciales fournissent des indications utiles :

4. — CONTADES (G. de). Bibliographie sportive : les courses en France (1651-1890). Paris, 1902, in-8.

5. — Bibliographie sportive; le driving en France. Paris, 1908, in-8.

Voir aussi Letaconnoux, n^{os} 66 et 67.

Ouvrages généraux

Il n'existe aucun ouvrage vraiment général. Aucune histoire du cheval n'est à recommander.

6. — HOUEL (Ephrem). Histoire du cheval chez tous les peuples de la terre depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours. Paris, 1848-1852, 2 vol. in-8.

Est médiocre, superficiel, sans critique; aucune indication de sources; erreurs fréquentes.

Un livre essentiel, excellent et très détaillé pour la période 1815-1848, pas toujours complet, mais plein d'indications utiles pour la période antérieure 1600-1815, très intelligent dans toutes ses parties, est le grand ouvrage de Gayot, inspecteur général chargé de la direction des haras :

7. — GAYOT (Eug.). La France chevaline. Paris, 1848-1854, 8 vol. in-8, 440 + 464 + 438 + 401 + VIII-434 + VI-433 + VIII-438 + VII-395 p.

1^{re} partie : *Institutions hippiques*. Tome I : Histoire des institutions hippiques officielles jusqu'en 1848. — Tome II : Intervention des départements; encouragements à la production et à l'élève (application et autorisation des étalons particuliers; primes à l'élevage; courses). — Tomes III et IV : (courses, fin).

2^e partie : *Etudes hippologiques*. Tome I : Des éléments de la beauté du cheval. Des races équestres dans les temps antérieurs et de nos jours. Les chevaux pur-sang. Transmission du sang, dégénération, acclimatation, différents modes de reproduction. — Tome II : De la consanguinité. Reproduction des races pures en Arabie, en Angleterre, en Allemagne. Reproduction de la race arabe pure en France. — Tome III : Reproduction de la race pur-sang anglais en France. De la production des chevaux de trait. De la production des races de demi-sang. Des races chevalines de la France ancienne et nouvelle (par circonscriptions de dépôts d'étalons). — Tome IV : Des races chevalines de la France ancienne et nouvelle (fin).

La partie essentielle est l'étude des races de la France (II^e partie, t. III et IV).

8. — CARDINI (F.). Dictionnaire d'hippiatrique et d'équitation. Paris, 1845, in-8.

9. — BARRAL (J.-A.) et SAGNIER (H.). Dictionnaire d'agriculture. Paris, 1886-1892, 4 vol. in-8.

Articles sur les différentes races de chevaux. Ceux commençant par les lettres A et B sont de J.-A. Barral, tous les autres de A. Sanson.

Nous laisserons de côté les discussions relatives à l'origine des races et variétés chevalines; citons seulement le livre essentiel de RIDGEWAY (W.), *The origin and influence of the Thoroughbred Horse*. Cambridge, 1905, in-8.

**Histoire de l'Administration des Haras,
jusqu'à la suppression du « régime prohibitif des haras »
(décret du 29 janvier 1790).**

A. LOIS ET ORDONNANCES.

10. — JOURDAN, DECRUSY et ISAMBERT. Recueil général des anciennes lois françaises. Paris, 1822-1833, 29 vol. in-8.

Peu de choses sur les haras.

11. — GUYOT. Répertoire universel de jurisprudence. T. VII : article Haras. Paris, nouvelle édition, 1784, in-4.

Très bref et incomplet.

Le « Règlement de 1717 », c'est-à-dire l'ensemble des actes qui ont régi les haras au XVIII^e siècle, a été publié en 1724 :

12. — Règlement du Roy et Instructions concernant l'administration des Haras du Royaume. Paris, 1724, in-4, 175 p. (Bibl. nat., F 23621 (638)).

Voici le contenu de ce recueil :

P. 3-38 : Règlement que le Roy, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans, son oncle, régent, veut estre observé à l'avenir touchant le service des Haras du Royaume, divisé en neuf titres..., 22 février 1717.

P. 39-64 : Formules ensuite dudit règlement.

P. 65-72 : Déclaration du Roy, portant confirmation des Privilèges attribués aux Gardes-Etalons établis pour les Haras du Royaume. Du 22 septembre 1709.

P. 73-80 : Règlement que le Roy... veut estre observé à l'avenir touchant le service des Haras établis ou à établir dans l'estenduë de l'Intendance de Navarre, Béarn et Généralité d'Auch, 15 avril 1718.

P. 81-83 : Ordonnance du Roy, touchant les Haras des Particuliers. Du 26 juin 1718.

P. 84-90 : Règlement que le Roy... veut estre observé touchant le service des Haras à établir dans l'estenduë de l'Intendance de Roussillon, Conflent, Cerdagne et pays de Foix. Du 31 aoust 1718.

P. 91-93 : Ordonnance du Roy, touchant les particuliers qui ont passé des traités avec Messieurs les Intendans pour entretenir des Haras. Du 20 avril 1719.

P. 94-148 : Mémoire du Conseil du Dedans du Royaume, pour servir d'Instruction à Messieurs les Intendans et Commissaires départis dans les Provinces du Royaume, touchant le rétablissement des Haras, 28 février 1717. (Signé:) BRANCAS.

P. 149-167 : Mémoire du Conseil du Dedans du Royaume, pour servir

d'instruction aux sieurs Commissaires-Inspecteurs des Haras dans les Provinces du Royaume, 28 février 1717. (Signé :) BRANCAS.

P. 168-175 : Instruction aux gardes-estalons, 28 février 1717. (Signé :) BRANCAS.

B. OUVRAGES ET ARTICLES.

a). *Avant Colbert.*

Avant Colbert, existaient seuls les haras des particuliers et les haras du roi. Sur ceux-ci, nous n'avons que des renseignements dispersés.

Le roi avait deux haras, dès le temps d'Henri III, à Saint-Léger-en-Yvelines, près de Montfort-l'Amaury, et à Meung-sur-Loire. Brantôme (P. de BOURDEVILLE, seigneur de BRANTÔME. *Œuvres complètes*, éd. L. Lalanne. Paris, 1864-1882, 11 vol. in-8, t. III, p. 274) mentionne ces deux haras, plus l'écurie des Tournelles, à Paris, et les haras d'Oyron (Deux-Sèvres), qui appartenaient au grand écuyer de France (voir aussi, *ibid.*, t. IX, p. 348 et CATHERINE de MÉDICIS, *Lettres inédites*, éd. H. de La Ferrière, t. I, Paris, 1880, in-4, p. 21 et 277, lettres à l'écuyer de France). — Henri IV développa ces deux haras; voir LAFFEMAS (Isaac de), *L'histoire du commerce de la France* (Archives curieuses de l'histoire de France, par L. Cimeter et F. Danjou, 1^{re} série, t. XIV, Paris, 1837, in-8, p. 411-430), p. 421 et VALOIS (N.), *Inventaire des arrêts du Conseil d'État* (règne de Henri IV), Paris, 1886, 2 vol. in-fol., n^{os} 382, 5119, 5167, 7140, 9011, 9820. — Sur le haras de Meung, voir une lettre de Henri IV à Sully, du 14 avril 1601, dans SULLY, *Œconomies royales*, éd. Michaud et Poujoulat, Paris, 1837, 2 vol. in-8, t. I, p. 378; sur le haras de Saint-Léger, voir BOISLISLE, *Corresp. ...* (plus loin, n^o 18), p. 385-386 et SAINT-SIMON, *Mémoires*, éd. A.-M. de Boislisle, Paris, en cours de publication, t. VI. p. 302 (note de Boislisle).

Sur la tentative d'établissement de haras royaux dans toute la France :

13. — Registre des délibérations de la commission consultative sur le fait du commerce général et de l'établissement des manufactures dans le royaume, instituée à Paris en l'an 1601 par lettres patentes du roi Henri IV (Collection des doc. inédits de l'histoire de France. Documents historiques inédits..., publiés par (J.-J.) Champollion-Figeac, Paris, t. IV, 1848, in-4, p. 1-282).

14. — LAFFEMAS (Barthélémy de). Recueil présenté au Roi de ce qui passe en l'Assemblée du commerce, au Palais, à Paris (*Ibid.*, p. 282-301).

1^{re} éd., Paris, 1606. Se trouve aussi dans : Archives curieuses de l'histoire de France, citées plus haut, t. XIV, p. 221-245.

15. — Procès-verbal de ce qui s'est passé à l'Assemblée des notables, tenue au palais des Tuileries, en l'année 1626, sous le règne de Louis XIII, extrait du Mercure de France de la même année. Paris, 1787, in-8. (Bibl. nat., Le 1^{er} 4).

Contient, p. 39-53, un « Avis à Messieurs de l'Assemblée des Notables », distinct du Procès-verbal.

b). *Colbert et successeurs de Colbert.*

L'histoire de la création des haras par Colbert et de leur fonctionnement sous Colbert et ses successeurs jusqu'en 1715 est assez bien connue par les publications de documents suivantes :

16. — Lettres, instructions et mémoires de COLBERT, publiées par P. CLÉMENT. Paris, 1861-1873, 8 tomes en 10 vol. in-4.

Particulièrement t. IV, p. 183-300 et l'Introduction de P. Clément. — Pour la correspondance de Colbert et d'Alain de Garsault, l'un des écuyers de la grande écurie, le principal auxiliaire de Colbert, on trouvera un complément dans les lettres publiées par F.-A. de Garsault (plus loin, n° 48, p. 46-51).

17. — Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV, recueillie par G.-B. DEPPING. Paris, 1850-1855, 4 vol. in-4.

18. — Correspondance des contrôleurs généraux des finances avec les intendants de provinces (1683-1715), publiée par A.-M. de BOISLISLE. Paris, 1874-1897, 3 vol. in-fol.

Pour les haras du Languedoc :

18. — Rapport aux Etats de Languedoc pour l'établissement des haras en Languedoc, 16 déc. 1702 (Histoire générale du Languedoc..., par dom Cl. Devic et dom J. Vaissette..., publiée sous la direction de Ed. Dulaurier, annotée par Aug. Molinier et Ed. Barry, continuée jusqu'en 1790 par E. Roschach. Toulouse, 14 vol, in-4, t. XIV, p. 1625-1629).

c). *XVIII^e siècle.*

L'administration des haras au XVIII^e siècle a été étudiée par :

19. — MUSSET (R.). L'administration des haras et l'élevage du cheval en France au XVIII^e siècle (1715-1790) (Rev. d'hist. mod. et contemp., t. XIII, 1909, p. 36-57; XIV, 1910, p. 133-152).

On y trouvera l'indication des principales sources; nous citerons seulement :

Ouvrages datant du XVIII^e siècle :

20. — Mémoire sur les haras (Argus des haras, t. II, 1843, p. 216-231.

Non daté; écrit entre 1765 et 1790.

21. — Mémoire pour le Tiers-État du Royaume de Navarre sur les abus de l'établissement des haras dans le pays. Pau, 1776, in-4.

22. — LORRY (Mgr de). Mémoire sur les haras de Bigorre, présenté aux États par Mgr de Lorry, évêque de Tarbes, président des États, 1785 (Argus des haras, t. II, 1843, p. 592-613, 654-670 et 717-736).

Ouvrages datant du XIX^e siècle :

23. — BEAUREPAIRE (J. de ROBILLARD de). Notes et documents concernant l'ancienne administration des haras en Normandie. Caen, 1860, in-8.

Paru également dans l'Annuaire des cinq départements de la Normandie, t. XVII-XXI, 1861-1865. Excellent ouvrage; l'auteur a vu et abondamment cité les documents des Archives départementales de la Seine-Inférieure, du Calvados, de l'Orne et des Archives nationales. — Voir également : 23 bis. — BEAUREPAIRE (Ch. [de ROBILLARD] de). Renseignements statistiques sur l'état de l'agriculture vers 1789 (Seine-Inférieure). Rouen, 1889, in-8.

24. — LA LANDE DE CALAN (Ch. de). Les haras de Bretagne au XVIII^e siècle (Mémoires de la soc. d'émulation des Côtes-du-Nord, t. XXXII, 1894, p. 173-184).

Récit sommaire, qui ne dispense pas de recourir aux documents d'archives. — Voir aussi: Charpy, n^o 121, chap. VI.

Sur les haras du Pin, voir n^{os} 57 à 59; 312 à 315.

Ouvrages sur les chevaux avant 1815

Les ouvrages où l'on peut trouver incidemment des renseignements sur l'élevage des chevaux sont innombrables; on rencontre des indications éparses dans les descriptions de pays, les voyages, les dictionnaires géographiques, les statistiques, les livres sur le commerce et l'agriculture, les publications de documents économiques (Voir : DEMANGEON (A.). Les recherches géographiques dans les archives [Annales de géographie, t. XVI, 1907, p. 193-203] : étude de quelques publications d'archives) ou historiques (comme les Cahiers de 1789), les livres d'histoire, etc. Nous ne citerons

que quelques ouvrages qui fournissent des données vraiment générales ou exceptionnellement importantes.

Les ouvrages consacrés exclusivement aux chevaux sont aussi très nombreux; dans les livres du XVII^e et du XVIII^e siècle, on ne trouve trop souvent que des descriptions anatomiques, intéressantes surtout pour l'histoire de l'art vétérinaire, ou des leçons d'équitation : c'est un fatras, où les recherches sont presque toujours décourageantes, mais où l'on a de loin en loin la surprise de quelque trouvaille; parfois, tel passage qui paraît intéressant est emprunté à un ouvrage antérieur : par exemple, la description des races de chevaux qu'on lit dans l'Histoire naturelle de Buffon (plus loin, n^o 43) a été reproduite par un très grand nombre d'auteurs. Nous n'avons donc retenu qu'un petit nombre de livres antérieurs à 1815; ils sont du reste beaucoup moins instructifs que les documents d'archives.

Les ouvrages cités plus haut (n^{os} 13-24) sur l'administration des haras contiennent presque tous d'utiles indications sur l'élevage des chevaux.

A. OUVRAGES DU XVI^e ET DU XVII^e SIÈCLE.

25. — [QUERBRAT-CALLOET (G.)]. Beaux chevaux. Qu'on peut en avoir en France d'aussi beaux qu'en Espagne, Angleterre, Danemark, etc. Paris, 1666, in-4. (Bibl. nat., S 2703).

26. — B***. L'escuyer françois..., dédié à M. Coulon, escuyer du roi. Paris, 1681, in-8.

27. — [JOURDIN (Jean)]. La vraye cognoissance du cheval, ses maladies et remèdes, par I. I. D. E. M., avec l'anatomie de Ruyné. Paris, 1647, in-fol.

28. — MARKAM. Le nouveau et sçavant mareschal..., traduit (de l'anglais) par le sieur de Foubert. Paris, 1666, in-4.

29. — MENOU (René de ———, seigneur de CHARNIZAY). La pratique du cavalier. Paris, 1620, in-16.

30. — NEWCASTLE (prince Guillaume, marquis et comte de ———, vicomte de MANSFELD). Méthode et invention nouvelle de dresser les chevaux..., traduit de l'anglois de l'auteur sur son commandement. Angers, 1658, in-fol.

31. — PLUVINEL (Antoine de). L'instruction du roi ou l'art de monter à cheval. Francfort-sur-le-Main, 1670, in-fol. (1^{re} éd., posthume, 1625).

32. — SOLLEYSEL (J. de). Le parfait maréchal. Paris, 1712, in-4.
(1^{re} éd., 1664).

La plupart des renseignements fournis par cet ouvrage viennent de Newcastle (n° 30); voir la préface.

Ouvrages d'agronomie :

33. — BERRY (Gilles le BOUVIER dit). Le livre de la description des pays. (2^e moitié du XV^e siècle), éd. E.-T. Hamy. Paris, 1908, in-8.

Animaux de labour, p. 50-51.

34. — ESTIENNE (Charles) et LIÉBAULT (Jean). L'agriculture et maison rustique, dernière édition. Paris, 1590, in-4.

35. — SERRES (Olivier de ———, seigneur du PRADEL). Le théâtre d'agriculture et mesnage des champs. Paris, an XII (1804), 2 vol. in-4. (1^{re} éd., 1600).

B. OUVRAGES DU XVIII^e SIÈCLE ET DU COMMENCEMENT DU XIX^e (1700-1815).

36. — Mémoire sur les causes du dépérissement des chevaux normands, et sur les moyens d'y remédier, par MM. de la Société royale d'agriculture d'Alençon (Journal de l'agric., du commerce et des finances, VI, I, juillet 1766, p. 136-161). — Observations sur le mémoire précédent (*Ibid.*, p. 161-174).

37. — Mémoire sur les haras de la Normandie (Délibérations et mémoires de la Société royale d'agriculture de la généralité de Rouen, t. II, Rouen, 1767, in-8, p. 250-266).

38. — C***, aide-maréchal-général des logis de l'armée française. Essai sur la manière d'avoir des chevaux propres à monter la cavalerie et les dragons dans plusieurs départements de la République, principalement dans ceux du Nord et du Pas-de-Calais. s. l. n. d. (début de la Révolution), in-8.

Cette brochure se trouve aux Archives du ministère de la guerre, fonds Suède, 83.

39. — BOHAN (F.-Ph., baron de). Examen critique du militaire français. Genève, 1781, 3 vol. in-8.

Voir t. I, 1^{re} partie, chap. XII, Des remotes, p. 141-151.

40. — ——. Mémoire sur les haras, considérés comme une nou-

velle richesse pour la France et sur les moyens qui peuvent augmenter les avantages de la cavalerie française..., par le feu baron de Bohan, revu et publié par Jérôme Delalande. Paris, an XIII-1804, in-8.

41. — BOURGELAT (C.). Elémens de l'art vétérinaire; traité de la conformation extérieure du cheval, 4^e éd., revue, corrigée et augmentée du Traité des Haras du même auteur avec figures, publiée avec des notes par J.-B. Huzard (père). Paris, an V-1797, in-8.

P. 381-195 : Races de chevaux (ce passage ne figure pas dans les éditions antérieures, publiées du vivant de l'auteur).

42. — (BRANCAS-LAURAGUAIS). Mémoire inutile sur un sujet important. Londres, 1788, in-8.

Sur les haras. Ce mémoire anonyme est attribué par le catalogue J.-B. Huzard (plus haut, n^o 1), « sur renseignements sûrs », à L.-L.-F., duc de Brancas, comte de Lauragais; le Catalogue général de la Bibliothèque nationale également. Lafont-Pouloti (plus bas, n^o 50) l'attribue à tort au comte de Rosnay-Lagny; un des deux exemplaires de la Bibliothèque nationale, coté S 12101 (l'autre est coté S 31221), porte cette indication manuscrite : « par le citoyen Poulotti. » (= Lafont-Pouloti), ce qui est certainement faux.

43. — BUFFON. Œuvres complètes, éd. Lamouroux. T. XIV. Paris, 1826, in-8.

P. 179-284 : Le cheval, par Buffon; p. 285-401 : Description du cheval, par Daubenton.

44. — DELCAMPES. La connaissance parfaite des chevaux. Paris, 1712, in-8.

45. — DIDEROT (D.) et d'ALEMBERT (J.). Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers. T. VIII. Paris, 1753, in-fol.

Article Cheval, p. 300-308, non signé.

46. — DRUMMOND DE MELLEFFORD (Comte). Traité sur la cavalerie. Paris, 1776, in-fol.

47. — FLANDRIN (P.). Mémoire sur la possibilité d'améliorer les chevaux en France. Paris, 1790, in-8.

48. — GARSULT (F.-A. de). Le nouveau parfait maréchal ou la connaissance générale et universelle du cheval. Paris, 7^e éd., 1811, in-4. (1^{re} éd., 1741)

49. — HUZARD (père) (J.-B.). Instruction sur l'amélioration des chevaux en France, présentée par le Conseil général d'agriculture, rédigée par J.-B. Huzard, imprimée par ordre du ministre de l'Intérieur. Paris, an X, in-8.

50. — LAFONT-POULOTI (Esprit-Paul de). Nouveau régime pour les haras, ou exposé des moyens propres à améliorer les races de chevaux, avec la Notice de tous les ouvrages écrits ou traduits en français, relatifs à cet objet. Turin et Paris, 1787, in-8.

51. — ——. Mémoire sur les courses de chevaux et de chars en France, envisagées sous un point de vue d'utilité. (Suivi de :) Des courses de chevaux et de chars chez les anciens. Paris, 1791, in-8.

52. — LAFOSSE (père). Dictionnaire raisonné d'hippiatrique, cavalerie, manège et maréchalerie. Paris, 1775, 4 vol. in-8.

Article Cheval, t. I, p. 236-237.

53. — MALEDEN (Louis de). Réflexions sur la réorganisation des haras, l'amélioration des chevaux et le rétablissement des manèges. Versailles et Paris, an XII-1803, in-8.

54. — PICHARD. Manuel des haras. Paris, 1812, in-12.

Principalement pour les chevaux normands.

55. — PRÉSEAU DE DAMPIERRE (de). Traité de l'éducation du cheval en Europe... et des moyens de perfectionner les individus en perfectionnant les espèces, avec un plan d'exécution pour la France. Paris, 1788, in-8.

56. — SAVARY DES BRUSLONS (Jacques). Dictionnaire universel de commerce, d'histoire naturelle et des arts et métiers, ouvrage posthume du sieur Jacques Savary des Bruslons..., continué sur les mémoires de l'auteur et donné au public par M. Ph.-L. Savary,... son frère. Nouvelle édition augmentée. Paris, 1759-1665, 5 vol. in-fol.

Article Cheval, t. I, p. 1043-1665, « nouvellement traité pour cette édition » ; la 1^{re} édition est de 1741.

Sur les haras du Pin (et l'élevage en Normandie) :

57. — Observations sur les haras du Pin et de Pompadour. S. l. n. d., in-4, 3 p. (Bibl. nat., Lf⁵⁹ 3)

Pétition adressée à l'Assemblée constituante.

58. — [LA FRESNAYE (André de)]. Sur les haras du Pin ou de la

ci-devant Normandie, projet pour conserver les belles races de chevaux dans les départements de l'Orne, de la Manche et du Calvados et pour en élever une nouvelle qui puisse être supérieure, par un propriétaire du Calvados. Falaise et Paris, an XI-1803, in-8. (Bibl. nat., S 12112)

59. — Les haras du Pin (Annuaire de l'Orne, 1808, p. 101-104).

Voir plus loin nos 312-315.

Ouvrages divers :

60. — Recueil des testaments politiques. T. III : Testament de ... Colbert. Amsterdam, 1742, in-12.

Pamphlet attribué, sans certitude, à Sandras de Courtilz ; voir p. 483-484 : labourage et haras. — 1^{re} éd., La Haye, 1693, in-12.

61. — Recueil des réponses faites par les communautés de l'élection de Gap au questionnaire des États de Dauphiné (1789), éd. par l'abbé GUILLAUME. Paris, 1908, in-8.

15^e question : « Quelle est la quantité de gros et de menu bétail de toute espèce ? » La plupart des communautés donnent le chiffre précis.

62. — LAVOISIER. OEuvres, publiées par les soins du Ministre de l'Instruction publique. T. VI (édité par Edouard Grimaux). Paris, 1893, in-4.

Nombreux mémoires d'économie politique et d'agronomie, notamment : Résultats extraits d'un ouvrage intitulé De la richesse territoriale de la France (Statistique des chevaux, des chevaux existant dans les villes, des animaux de labour, etc.).

C. OUVRAGES DU XIX^e SIÈCLE.

Sur les chevaux de l'armée :

63. — DESBRIÈRE (C^t E.) et SAUTAI (C^{no} M.). Organisation et tactique des trois armes. Cavalerie. I. La cavalerie de 1740 à 1789. Paris et Nancy, 1906, in-8.

Voir plus loin la suite de cet ouvrage, n^o 80.

Sur les importations de chevaux barbes :

64. — MASSON (P.). Les compagnies du corail, étude historique sur le commerce de Marseille au XVI^e siècle et les origines de la

colonisation française en Algérie. Paris et Marseille, 1908, in-8.

65. — ——— Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1650-1793). Paris, 1903, in-8.

Sur cette question, voir : XVII^e siècle : Savary des Bruslons (plus haut, n^o 56), t. I, article Barbes ; Colbert (plus haut, n^o 16), *passim* ; — XVIII^e siècle : les principaux documents sont des documents d'archives, surtout la Note historique sur les haras de France, par Bouchet-Lagetièrre (voir plus haut, Arch. du min. de la guerre, fonds Préal, E 31).

Sur les transports :

66. — LETACONNOUX (J.). Les voies de communication en France au XVIII^e siècle (Vierteljahrschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte, VII, 1909, p. 94-141).

67. — ——— Les transports en France au XVIII^e siècle (Revue d'hist. mod. et contemp., t. VI, 1908-1909, p. 97-114 et 269-292).

Ces deux articles contiennent de nombreuses indications bibliographiques et un résumé des connaissances acquises sur le sujet. — Sur la poste aux chevaux, voir Anxionnat, n^o 203.

Révolution et Empire (1791-1815)

PUBLICATIONS OFFICIELLES SUR LES HARAS ET L'ÉLEVAGE.

Pour les textes de lois et de décrets, voir les recueils spéciaux, bien connus.

68. — ESCHASSÉRIAUX jeune. Conseil des Cinq-Cents. Motion d'ordre sur la nécessité de s'occuper des moyens de régénérer les haras; séance du 17 frimaire an VI. Paris, an VI, in-4. (Bibl. nat., Le⁴³ 1602). (Voir p. 8, ligne 2).

69. — ———. Conseil des Cinq-Cents. Rapport fait par Eschassériaux jeune sur l'organisation des haras et les moyens propres à concourir au but de ces établissements; séance du 28 fructidor, an VI. Paris, an VII, in-4. (Bibl. nat., Le⁴³ 2329)

70. — BOUCHET-LAGETIÈRE. Observations sur le territoire de la République, considéré sous son rapport avec les établissements nationaux des haras. Paris, an VII, in-4.

71. — DAUBERMESNIL. Rapport au conseil des Cinq-Cents sur les dépenses du ministère de l'Intérieur; séance du 29 fructidor an VI. Paris, an VII, in-4. (Bibl. nat., Le⁴⁵ 2331).

72. — FRANÇOIS (DE NEUFCHATEAU). 19 thermidor an VI. Rapport présenté au Directoire exécutif sur les haras, [précédé d'un] Message au Conseil des Cinq-Cents du 19 thermidor an VI [transmettant le précédent rapport, signé :] Merlin, président, Aubusson, secrétaire. (Le Rédacteur, n^{os} 973-974, 28-29 thermidor an VI). (Bibl. nat., Lc² 905).

73. — — Lettre du ministre de l'Intérieur aux administrations centrales de département, aux commissaires du Directoire exécutif de ces administrations et aux Sociétés d'agriculture (dans : Recueil des lettres circulaires... émanées du citoyen François de Neufchâteau pendant ses deux premiers exercices au ministère de l'Intérieur. Paris, an VII et an VIII, 2 vol. in-4). (Bibl. nat., Lf¹³² 6)

Voir t. II, p. 121-127 : amélioration des races de chevaux.

74. — Lettre de CHAPTAL, ministre de l'Intérieur aux préfets des départements, 17 floréal an IX (dans : Recueil des lettres circulaires... émanées des citoyens Quinette, Laplace, Lucien Bonaparte et Chaptal, ministres de l'Intérieur, t. III de la collection. Paris, an X, in-4). (Bibl. nat., Lf¹³² 6).

75. — DUMAS (Mathieu). — Rapport et projets d'arrêté sur l'établissement, le service, l'administration et l'inspection générale des haras par la Légion d'honneur, frimaire an XI. Paris, an XI, in-4.

76. — Tableaux annexés à l'exposé de la situation de l'Empire présenté au Corps législatif dans la séance du 25 février 1813, par M. le comte de MONTALIVET, ministre de l'Intérieur. Paris, s. d., in-4. (Bibl. nat., Lb⁴⁴ 575B)

Tableau 21 : Liste des haras, statistique des chevaux par circonscriptions de haras. Exportation et importation des chevaux, ânes et mulets en 1787-1788-1789 et 1809-1810-1811.

Divers :

77. — BIRON (Duc de). Rapport fait à l'Assemblée constituante, au nom du Comité des Finances, sur les postes, 20 avril 1790. Paris, s. d., in-8. (Bibl. nat., Le²⁹ 606)

78. — GERBAUX (F.) et SCHMIDT (Ch.). Procès-verbaux des Conseils d'Agriculture et de Commerce de la Constituante, de la Législative et de la Convention, Paris, en cours de publication, 1906..., in-8.

OUVRAGES.

79. — BIDAULT (C.). Les chevaux de l'armée sous la Révolution et l'Empire. Paris et Nancy, 1909, in-8°.

80. — DESBRIÈRES (C^t E.) et SAUTAI (C^{no} M.). Organisation et tactique des trois armes. Cavalerie. La cavalerie pendant la Révolution. Paris et Nancy, en cours de publication, 1907, in-8°.

Suite de l'Ouvrage signalé plus haut, n° 63.

Voir les n^{os} 38, 40, 41, 47, 49, 51, 53, 57, 58, 59.

XIX^e et XX^e siècles (depuis 1815)

A. DOCUMENTS OFFICIELS (LOIS, RAPPORTS, ENQUÊTES, etc.).

Nous ne citerons pas les textes de lois, qu'on trouve dans les recueils spéciaux bien connus (Dalloz, Sirey, etc.), excepté lorsqu'à leur texte sont joints des rapports ou des comptes-rendus de discussions.

81. — Rapport de la Commission administrative des haras, présenté par M. le duc d'ESCARS, président, à M. le Ministre de l'Intérieur, le 1^{er} juin 1829. Paris, 1829, in-8.

82. — Rapport sur les remotes de l'armée, par la Commission spéciale des remotes, 18 mars 1842. Paris, 1842, in-4.

(Par le lieutenant-général marquis Oudinot, rapporteur). — Publié aussi dans l'Argus des haras, I, 1842, p. 142-168.

83. — Commission des Remotes. Rapport à M. le Ministre de la Guerre sur la remonte extraordinaire de 29.981 chevaux de toutes armes, 22 avril 1848 (Journal des haras, XLV, 1848, 2, p. 316-317, 348-352).

Signé : Larabit, Gayot, Guyot, Larminat, général Oudinot.

84. — Assemblée nationale. Rapport fait au nom du Comité de l'agriculture et de la guerre sur la proposition du citoyen RICHARD (du Cantal) relative à la production des chevaux au point de vue des besoins de l'armée, 23 mars 1849, n° 973 [des impressions de l'Assemblée constituante]. Paris, s. d., in-8.

Réimprimé : Paris, 1885, in-12. — Voir n° 191.

85. — LA MORICIÈRE (G^{al} de). Ministère de l'Agriculture et du Commerce. Conseil supérieur des haras. Rapport sur les travaux de la session de 1850. Paris, 1850, in-8, 3 cartes.

86. — FOULD (A.). Rapport adressé à M. le Ministre de l'Agriculture et du Commerce au nom de la Commission instituée en vertu de son arrêté en date du 25 avril 1848; 20 juin 1848 (Journal des haras, XLV, 1848, 2, p. 123-131, 182-190, 242-251, 304-317, 348-362).

87. — BAYLEN (A. de), chef de la division des haras. Rapport à S. M. l'Empereur sur la question chevaline, 24 février 1859. Paris, 1859, in-4.

88. — NAPOLEON (Jérôme). Rapport présenté à S. M. l'Empereur par S. A. I. le prince Napoléon, président de la Commission chargée d'examiner la question des haras. Paris, 1860, in-8.

Paru également : Moniteur universel, journal officiel de l'Empire français, 17 nov. 1860, p. 1357-1359, et : Journal d'agric. pratique, 1860, II, p. 401-402 et 456-467. — Comprend : Rapport du prince Napoléon (simple présentation); — p. 5-21 : Rapport de la majorité (non signé); — p. 23-48 : Rapport de la minorité, par le baron de La Rochette; — le prince Napoléon faisait partie de la minorité.

89. — WALEWSKI (A.). Rapport et décret impérial concernant le service des haras, 19 décembre 1860 (dans : Dalloz, Jurisprudence générale, Recueil périodique, 1861, IV, p. 14-16, et Moniteur universel, journal officiel de l'Empire français, 20 décembre 1860, p. 1493-1494).

90. — Ministère de l'Agriculture. Les haras. Loi organique, rapport, discussion en 1874. Paris, 1874, in-8.

91. — Ministère de l'Agriculture. Division des haras. Loi organique du 29 mai 1874 et règlement du 1^{er} septembre 1883. Paris, 1883, in-8.

On trouvera aussi la discussion de la loi de 1874 : Journal officiel, 16 février 1874 (annexe 1574) et 29-30 mai 1874. — Voir plus loin, Atlas..., n° 130.

92. — BOCHER (Ed.). Rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner la proposition de M. Delacour et de plusieurs de ses collègues sur les haras et les remontes (1 carte) (dans: Assemblée nationale, année 1873. Impressions. Projets de lois, propositions, rapports, etc. T. XLIII, n° 1910. Versailles, 1874, in-4).

93 (a). — Loi du 14-15 août 1885 relative à la surveillance des étalons (Journal officiel, 15 août 1885; Bull. des lois, n° 16.579).

(b). — Exposé des motifs (Journal officiel, février 1882, annexe n° 211, p. 202).

(c). — COURANT. Rapport à la Chambre des députés, 5 avril 1883 (*Ibid.*, juillet 1883, annexe n° 2773, p. 706).

(d). — LENOËL. Rapport au Sénat, 26 avril 1883 (*Ibid.*, mai 1883, annexe n° 151, p. 748).

94 (a). — HARAS. Loi du 26 janvier 1892 [dite loi d'accroissement]. (Journal officiel, 28 janvier 1892).

(b). — REINACH (J.). Rapport à la Chambre des députés (*Ibid.*, doc. parlem., Chambre, annexe, n° 1602, p. 1652).

(c). — MOREL. Rapport au Sénat (*Ibid.*, Doc. parlem., Sénat, annexe, n° 120, p. 616).

(d). — Voté, sans discussion, à la Chambre des députés (*Ibid.*, Débats parlem., Chambre, séance du 18 juillet).

(e). — Discussion et vote au Sénat (*Ibid.*, Débats parlem., Sénat, séances du 29 déc. 1891 et du 21 janv. 1892).

95. — Ministère de l'Agriculture. Haras. Loi du 24 juillet 1900 [dite loi d'accroissement]. Paris, 1901, in-8.

Comprend : (a). — Texte de la loi (aussi dans le Journal officiel, 24 juillet 1900). — (b). — SAINT-QUENTIN (comte de). Rapport à la Chambre des députés (aussi *ibid.*, 1900, Doc. parlem., Chambre, annexe n° 1461, p. 654-658). — (c). — FORTIER. Rapport au Sénat (aussi *ibid.*, 1900, Doc. parlem., Sénat, annexe n° 209, p. 601-605). — (d). — Vote, sans discussion, à la Chambre des Députés. — (e). — Discussion et vote au Sénat (aussi *ibid.*, Débats parlem., Sénat, p. 695-704 et 783-790).

96. — Ministère de l'Agriculture. Conseil supérieur de la direction des haras. Procès-verbaux des séances. Paris, in-4.

A partir de 1882, y compris ; annuel.

Divers :

97. [CORMETTE (de)]. Rapport du directeur des haras au Ministre de l'Agriculture (Bull. du Min. de l'Agr., I, 1882, p. 548-557).

Suivi d'une discussion (*Ibid.*, p. 557-559).

98. — Chevaux de trait de l'artillerie. Rapport de la Commission chargée de suivre les expériences sur le cheval d'artillerie en 1909. Paris, 1910, in-8, 79 p. (Extr. de la Revue d'artillerie, avril-mai 1910).

99. — Chevaux de trait de l'artillerie. Rapport de la Commission

chargée de suivre les expériences sur les chevaux d'attelage d'artillerie de taille comprise entre 1 m. 48 et 1 m. 53 effectuées à Van-nes en 1910 par la 2^e batterie du 35^e régiment d'artillerie. Paris, 1911, in-8, 64 p., tableau et fig. (Extr. de la Revue d'artillerie, janv. 1911).

100. — Exposition internationale de Chicago en 1893. Rapports publiés sous la direction de M. Camille KRANTZ. Commissariat spécial de l'agriculture. Paris, 1894, in-4.

101. — AGNEL DE BOURBON (d'). Rapport sur l'exposition internationale hippique de 1900. Paris, 1900, in-8 (Extr. du Bull. du Min. de l'Agr., 1901).

Sur le roulage (voir plus haut, n° 77) :

102. — BRISSON (B.). Rapport à M. le conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées et des mines, sur la police du roulage. Paris, 1828, in-4.

103. — DUCOS (Th.). Rapport sur le projet de loi sur le roulage, 1^{er} avril 1851 (dans: Dalloz, Jurisprudence générale, Recueil périodique, 1851, IV, p. 78-82).

B. OUVRAGES SUR LES HARAS ET L'ÉLEVAGE.

a). Ouvrages généraux.

Descriptions d'ensemble.

On trouvera des descriptions d'ensemble de l'état des variétés chevalines en France à une date donnée dans les ouvrages suivants :

104. — HUZARD (J.B.) [fils]. Des haras domestiques et des haras de l'État en France. Paris, 2^e édit., 1843, in-8.

1^{re} édit. : Des haras domestiques en France, Paris, 1829, in-8. La description des « races de chevaux en France » est semblable dans les deux éditions.

105. — YVART. Des principales races de chevaux et de leur élève (dans: Maison rustique du XIX^e siècle; Encyclopédie d'agriculture pratique, sous la direction d'Alexandre Bixio, t. II, Paris, 1857, in-8, p. 391-409).

GAYOT. La France chevaline, 1848-1854, II^e partie, t. III et IV (plus haut n° 7; voir aussi n° 127, Atlas...).

106. — MOLL (L.) et GAYOT (Eug.). La connaissance générale du cheval. Paris, 1861, in-8; plus un Atlas de 108 fig.

107. — VIANNE (Ed.). Guide de l'agriculteur. Paris, 1863, in-8.

108. — SAMSON (A.). Traité de zootechnie, II^e partie, t. III, Chevaux, ânes et mulets, 3^e édit., Paris, 1888, in-12.

L'ouvrage comprend 5 vol., que nous citons d'après l'exemplaire communiqué à la Bibl. nat. (8^o S. 1413), 1^{re} partie, t. I, 3^e éd., 1882; t. II, 3^e édit., 1888; II^e partie, t. III, 3^e éd., 2^e tirage, 1888; t. IV, 2^e éd., 1878; t. V, 2^e éd., 1878.

BARRAL et SAGNIER. Dictionnaire d'agriculture, 1886-1892. (Plus haut n^o 9).

109. — JOIGNEAUX (P.). Le livre de la ferme. Paris, t. I, 4^e éd., s. d. (1890), in-8.

110. — GRANDEAU (L.). L'agriculture et les institutions agricoles du monde au commencement du XX^e siècle, t. III, Paris, 1902, in-4.

Paru également sous ce titre : Ministère du Commerce. Exposition universelle de 1900. Rapports du jury international. Introduction générale. 5^e partie : Agriculture.

111. — Ministère de l'Agriculture. Office des renseignements agricoles. Service des études techniques. Notices sur le commerce des produits agricoles. II. Production animale. Paris, 1908, in-4, 48 pl.-phot.

Compte-rendu : 111 bis. — MUSSET (R.). Les produits de l'agriculture française, d'après les publications de l'Office des renseignements agricoles (Annales de Géographie, XVIII, 1909, p. 267-271).

112. — DIFFLOTH (P.). Zootechnie. Races chevalines. Paris, 1909, in-12.

Ouvrages généraux sur les chevaux de selle et d'attelage.

113. — COMMINGES (Comte M.-A. de). Les races de chevaux de selle en France, comment et où on achète un cheval de selle. Paris, 1904, in-12.

Excellent; très critique, 1^{re} éd., en 1898, sous ce titre : Le cheval de selle en France, moins complète, mais illustrée de croquis et de nombreuses photographies.

114. — GALLIER (A.). Le cheval de demi-sang. Races françaises. Paris, s. d. (1908), in-12.

Bon ouvrage, très favorable au cheval de demi-sang.

Sur la crise actuelle du demi-sang (voir aussi : Remontes militaires) :

115. — FOURNIER (P.) (Ormonde). Le demi-sang galopeur et trotteur. Paris, 1907, in-8.

116. — GALLIER (A.). La crise chevaline (Journal d'agr. pratique, 1909, 1, p. 171-173).

Ouvrages généraux sur les chevaux de trait :

117. — GAYOT (Eug.). Les chevaux de trait français. Paris, 1887, in-12.

Excellent.

118. — V. [= VALLÉE] DE LONCEY (H.). Les races de chevaux de trait. France, Belgique, Angleterre. Paris, 1888, in-8.

119. — LAVALARD (E.). Le cheval dans ses rapports avec l'économie rurale et les industries de transport. Paris, 1888-1893, 2 vol. in-8.

120. — GALLIER (A.). Le cheval de trait. Races françaises. Paris, 1910, in-12.

Sur le cheval de trait léger :

121. — CHARPY (Cap.). Le trait léger. L'artillerie; le commerce. Paris, 1909, in-8, 16 pl.-phot.

Excellent; très bonne illustration.

122. — SALVERTE (R. de). Étude sur le cheval de trait léger; tant au point de vue commercial que dans son aptitude à la guerre; sa vente en France, ses débouchés à l'étranger. Paris, 1908, in-8.

A cette question du cheval de trait léger est intimement liée la question du cheval d'artillerie (voir nos 98 et 99) :

CHARPY. Le trait léger (Voir n° 121).

Ouvrage essentiel; peut dispenser de tous les autres.

123. — LANGLOIS (Général). Nos attelages d'artillerie (Le Temps, 22 août 1908).

124. — MARAIS (Col.). Les attelages de l'artillerie de campagne. Paris, 1908, in-8 (et : Journal des sciences militaires, LXXXIV, juin 1908, p. 285-291).

125. — ——. La question des attelages de notre artillerie devant

le Parlement. Paris, 1909, in-8 (et : *Ibid.*, LXXXV, avril 1909, p. 310-314).

126. — GALLIER (A.). Le cheval d'artillerie (Journal de Caen, 17 sept. 1909).

b). *Atlas.*

127. — GAYOT (Eug.), inspecteur général chargé de la direction des haras. Administration des haras. Atlas statistique de la production chevaline. Paris, 1850, in-fol.

1 carte par dépôt d'étalons, indiquant par une vignette placée sur la région correspondante l'espèce de chevaux produits (les vignettes ont malheureusement été prodiguées, avec un optimisme tout officiel, et rien n'indique l'importance de la production). Texte et figures (voir au début de la présente Bibliographie) très utiles; la partie statistique est dans le texte.

128. — HEUZEY (G.). La France agricole, atlas. Paris, 1875, in-fol.

La carte consacrée à la répartition des chevaux est sans valeur; les départements y sont classés suivant le nombre absolu de leurs chevaux, sans tenir compte de la superficie.

129. — LEVASSEUR (E.). Atlas physique, politique et économique de la France. Paris, 1876, in-fol.

Densité des chevaux par arrondissements (France économique, Agriculture, II, 10). Combine les résultats des deux recensements de 1862 et 1872.

130. — Ministère de l'Agriculture. Direction des haras. Atlas hippique de la France. Exécution de la loi organique du 29 mai 1874. Paris, 1882, in-fol.

131. — Album de statistique agricole. Enquête décennale de 1882. Paris, 1887, in-8 (Extrait de l'Album de statistique graphique. 1887. Paris, 1887, in-4).

Voir aussi les cartes contenues dans Bocher (plus haut, n° 92; donne les résultats du recensement de 1872); Grandeau (n° 110; d'après la statistique agricole de 1892 [voir n° 158]; confond malheureusement dans une même carte les animaux des espèces chevaline et mulassière).

c). *Zootéchnie; questions générales.*

Sur quelques points particuliers :

Nous ne pouvons citer les ouvrages de zootéchnie pure; nous renverrons

seulement au grand ouvrage de Gayot, II^e partie (plus haut, n^o 7) et mentionnerons le petit résumé de

132. — VACHER (M.). Le bétail, reproduction et amélioration. Paris, s. d. (1908), in-12.

et l'ouvrage de

133. — BAUDEMONT (E.). Les races bovines au concours universel agricole de Paris en 1856. Études zootechniques. Paris, 1861-1862, 2 vol. in-fol.

Sur quelques points particuliers :

134. — BAROUX (D^r P. et SERGEANT (D^r L.). Les races flamandes bovine, chevaline et humaine dans leurs rapports avec la marche en terrain plat. Paris, 1906, in-8.

135. — VACHER (M.). Transmission de la couleur chez les animaux de ferme (Bull. de la Soc. nat. d'agr. de France, LXV, 1905, p. 76-83).

Rappelle et résume les travaux antérieurs ; suivi d'une discussion, notamment :

136. — LAVALARD (E.). [La coloration de la robe chez le cheval] (*Ibid.*, p. 83-87).

d). *Stud-Books* (*Livres généalogiques*).

Sur les *Stud-Books* en général :

137. — MARTINY (Benno). Die Zucht-Stammbücher aller Länder. Bremer, 1883, in-8.

Antérieur à la plupart des *Stud-books* français.

Stud-Books officiels :

138. — *Stud-book* français. Registre des animaux de pur-sang importés ou nés en France, publié par ordre du Ministère de l'agriculture. T. I. Paris, 1838, in-8.

Régulièrement continué depuis. Les premiers volumes ont été réimprimés (le t. I en 1851 et 1875).

139. — *Stud-book* de la race bigourdane améliorée. S. l., 1851, in-8 (1^{er} fascicule).

N'a pas été continué (Voir Gayot, n^o 117, p. 323).

140. — *Stud-book* français. Registre des animaux de demi-sang nés et importés en France, publié par ordre de M. le Ministre de l'agriculture. Paris, in-8.

A partir de 1891 ; régulièrement continué depuis. Divisé en 6 sections : normande, bretonne, vendéenne et charentaise, du Midi, du Centre, du Nord et de l'Est.

Essais de Stud-books du demi-sang, ayant préparé le Stud-book officiel :

141. — HAYS (Ch. du). Le Merlerault, ses herbages, ses éleveurs, ses chevaux et le haras du Pin; la plaine d'Alençon; le Mesle-sur-Sarthe. Paris, s. d. (1866), in-12.

Contient un essai de généalogie des demi-sang normands ; remonte jusqu'en 1793.

142. — HORNEZ (Eug.). Stud-book du demi-sang anglo-normand. S. l., 1872, in-8. — 2^e éd., 1880.

143. — ——. Chevaux vendéens. S. l., 1869, in-8.

Non continué. Sur ces publications d'E. Hornez, voir la préface du Stud-book français de demi-sang [n° 140], section normande, t. I).

Ouvrages formant complément aux Stud-books du sang et du demi-sang :

144. — HAYS (Ch. du). Dictionnaire de la race pure pour remonter à l'origine des chevaux et juments de pur-sang anglais qui ont été introduits en France, Belgique, Hollande et tout le continent germanique et des individualités célèbres restées en Angleterre, qui ont formé, illustré et conservé cette race. 2^e éd. Alençon, 1894, in-8.

145. — TOUCHSTONE (S.-F.). La race pure en France, classement par étalons des poulinières inscrites au Stud-book français (1818-1894). Paris, 1895, gr.-in-8.

146. — COUSTÉ (C^t). Le Stud-book de la race pure; les étalons de pur-sang rangés par familles (1^{er} mai 1898). Alençon, 1898, in-8.

147. — ——. Stud-book normand. Les étalons de demi-sang rangés par familles (1^{er} mars 1897). Alençon, 1897, in-8.

148. — GUILLEROT (P.). L'élevage du trotteur en France. Pedigrees, performances, records, production des étalons appartenant à l'État et aux particuliers. Paris, 1896, in-8.

Registre généalogique des trotteurs.

149. — CAUCHOIS (L.). Stud-book trotteur. Registre généalogique des trotteurs et des chevaux de race trotteuse nés et élevés en France,

étalons, poulinières, produits. T. I, 1836-1906, Paris, 1907, in-8.

Stud-books des races de trait :

Aucun des Stud-books des races de trait n'est officiel; l'État, qui s'est chargé des registres généalogiques du pur sang et du demi-sang, s'est désintéressé de ceux des autres races. Tous ont été créés et rédigés par une Société locale. Cela ne va pas sans inconvénients: ils sont moins bien contrôlés; les rédacteurs ne se préoccupent pas seulement de maintenir la pureté de la race, mais encore de conserver à leur pays le monopole de la production. Le Stud-book percheron, par exemple, comprend seulement les animaux nés dans le Perche, et le Perche a été défini par la Société hippique percheronne de la façon la plus arbitraire. Des intérêts économiques locaux viennent ainsi détourner les Stud-books du rôle qui devrait être uniquement le leur, un rôle zootechnique.

Une grande Société privée, la Société des agriculteurs de France, a tenté de se substituer à l'État; le 1^{er} avril 1886, elle a décidé de « placer sous son patronage la confection et la publication du Stud-book des chevaux de trait français » (Voir la préface du Stud-book, n° 155). La Société déclarait ne pas faire obstacle par là à la rédaction des Stud-books « spéciaux à l'une quelconque des branches-mères de la grande race française des chevaux de trait »: c'était admettre qu'il y a, non des races de trait distinctes, mais une seule; le Stud-book aurait donc compris les chevaux des diverses races et les produits du croisement de deux d'entre elles, par exemple le poulain né d'un percheron et d'une boulonnaise. C'était la confusion des races substituée à leur spécialisation. De vives protestations s'élevèrent de tous côtés; le projet avorta. Les fascicules publiés ne furent que la reproduction pure et simple des parties déjà parues des Stud-Books percheron, ni vernalais, boulonnais, mulassier, sans changement aucun; cette publication coûteuse ne pouvait rendre aucun service.

150. — The percheron Stud-book of America. T. I. Chicago, 1883, in-8.

Remplacé en 1903 par l'American percheron Stud-book.

151. — Stud-book percheron, publié par la Société hippique percheronne. T. I. Nogent-le-Rotrou, 1883, in-8.

152. — Stud-book ou livre des animaux de la race chevaline nivernaise de trait. T. I. Nevers, 1881-1885, in-8.

153. — Stud-book ou livre généalogique des animaux de l'espèce mulassière, race chevaline et race asine, publié par la Société centrale d'agriculture des Deux-Sèvres, le Comice agricole de Fontenay-le-Comte et le département de la Charente-inférieure. T. I. Niort et Fontenay-le-Comte, 1885, in-8.

154. — Stud-book de la race boulonnaise. T. I. Boulogne-sur-Mer, 1887, in-8.

Tous ces Stud-books se continuent régulièrement.

155. — Stud-book des chevaux de trait français, publié sous le patronage de la Société des agriculteurs de France. T. I. Paris, 1887, in-8.

Contient une préface, les trois premiers volumes du Stud-book percheron et le premier volume des Stud-books nivernais, boulonnais et mulassier. N'a pas été continué.

Il existe encore d'autres Stud-books de trait, notamment un Stud-book ardennais depuis 1909 (après un essai non réussi en 1888), un Stud-book de la race de trait du Nord, un Stud-book des chevaux de trait du Bas-Maine :

156. — Stud-book ou livre généalogique du cheval de trait de la Mayenne, fondé le 21 avril 1907 par le Conseil général de la Mayenne, t. I, publié au nom du bureau par A. Janvier (Société du cheval de trait mayennais). Laval, 1910, in-8.

e). *Statistiques.*

Documents officiels; Statistiques agricoles :

157. — Statistique de la France publiée par le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce. Agriculture. Paris, 1840-1841, 4 vol. in-fol.

C'est la Statistique agricole de 1838, de la Statistique générale de la France (Voir plus loin, Moreau de Jonnés, n° 165).

158. — Ministère de l'agriculture. Statistique agricole de la France. Paris, in-8.

Statistiques décennales, faisant suite à la précédente, mais non comprises dans la série dite : Statistique générale de la France, sauf celle de 1852 (Statistique générale... 2^e série, 2 vol. in-fol.) parue à la fois in-fol. et in-8. Quatre ont été publiées : 1852 (parue en 1858-1860, 2 vol.); 1860 (1868, 1 vol.); 1882 (1885, 1 vol.); 1892 (1895, 1 vol.); Introductions par A. LE GOYT (1862) et E. TISSERAND (1892).

Voir n°s 129, 131 et la notice qui suit le n° 131. Voir Lamoricière (n° 85) et Bocher (n° 92; carte donnant dans un cartouche les résultats du dénombrement de 1872).

159. — Ministère de l'agriculture. Statistique agricole annuelle. Paris, in-8. A partir de 1885 y-compris.

Documents officiels ; Statistique commerciale :

160. — Tableau décennal du commerce de la France avec ses

colonies et les puissances étrangères. De 1820 à 1896. Paris, 14 vol. in-fol.

161. — Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères. Paris, in-fol.

Un vol. par an à partir de 1820. On trouve aussi des renseignements sur le commerce dans les Introductions des deux dernières statistiques agricoles décennales (1882, 1892).

Les renseignements fournis par les Statistiques commerciales ont très peu de valeur ; voir Charpy (N° 121), chap. xx et xxi.

Ouvrages :

162. — BLOCK (M.). Statistique de la France. 1^{re} éd. Paris, 1860, 2 vol. in-8.

163. — Même ouvrage. 2^e éd. Paris, 1875, 2 vol. in-8.

164. — BLOCK (M.). État du bétail en France. Paris, 1839, in-8.

165. — MOREAU DE JONNÈS (A.). Statistique de l'agriculture en France. Paris, 1848, in-8.

Résumé et commentaire de la Statistique de 1838 (n° 158), qui avait été dressée par les soins de Moreau de Jonnés.

166. — Bilan de la production chevaline en France (Argus des haras, V, 15 mars 1846, p. 193-196).

167. — Mouvement du prix des chevaux de 1828 à 1882 (Bull. de statist. et de législ. comparée du Min. des finances, XV, 1888, 2, p. 246).

C. OUVRAGES SUR LES HARAS, LES REMONTES, ET OUVRAGES DIVERS.

a). Sur les haras.

168. — DOMENGEAU-VIGUÉRIE. De l'organisation des haras en France (Thèse de droit, Toulouse). Toulouse, 1908, in-8.

Contient une description d'ensemble de l'organisation actuelle. Historique assez bref et superficiel.

Les ouvrages qui suivent sont consacrés plus particulièrement aux haras ; ils touchent évidemment à d'autres questions (Voir aussi, sur les haras, les ouvrages traitant des remotes, n°s 182-195).

169. — Des haras en ce qui concerne les étalons. Mémoire pu-

blié par une réunion d'éleveurs des départements de la Manche, du Calvados et de l'Orne. Caen, 1835, in-8. (Bibl. nat., Lf²⁵⁰ 1).

170. — De l'administration des haras (Argus des haras, I. 1842, p. 116-123).

171. — Note sur les étalons rouleurs (Bull. du min. de l'agr., I, 1882, p. 571-572 et discussion, p. 573-574).

172. — ARGUS. Suppression de l'administration des haras. Son remplacement par un service national de l'élevage. Angers, 1889, in-8.

173. — CAVAILHON (H.). Les haras en France. Paris, 1886-1889, 2 vol. in-8.

Traite surtout des haras privés; cependant, notice sur les haras du Pin, t. II, p. 1-12.

174. — C[URNIEU] (baron de) et LEFEBVRE DE SAINTE-MARIE. Réponses au discours de M. Mercier, député de l'Orne, sur les haras. Extrait du Journal des haras, août 1837, Paris, s. d., in-8. (Bibl. nat., Lf²⁵⁸, 1).

175. — DARBOT (M.). L'agriculture et les questions sociales. Paris et Nancy, 2 vol. in-8.

Le t. I sans indication de tomais. Recueil de discours au Sénat et au Conseil général de la Haute-Marne; quelques-uns sur les lois d'accroissement des haras de 1892 et 1900.

176. — GALLIER (A.). La production chevaline, les haras et l'industrie privée (Journal d'agr. pratique, 1907, 1, p. 717-719).

177. — MATHIEU DE DOMBASLE (C.-J.-A.). De la production des chevaux en France; de l'amélioration des races et de l'inefficacité des moyens employés par le gouvernement pour atteindre ce but. Paris, 1833, in-8.

Contient aussi des renseignements sur l'élevage en Lorraine.

178. — MONTENDRE (Comte A. de). Des institutions hippiques et de l'élève du cheval dans les principaux états de l'Europe. Paris, 1839-1841, 3 vol. in-8.

2^e éd. du t. I, 1841. — T. II : Haras en France.

179. — MÜLLER. La production chevaline, les courses et les haras (L'Économiste français, 7 juillet 1888).

Reproduit par Argus, n^o 172, p. 121-128.

180. — PERSON (F.). Les haras, ce qu'ils ont été, ce qu'ils sont, ce qu'ils devraient être. Caen, 1851, in-8.

181. — SOURDEVAL (Ch. de). La commission hippique (Journal des haras, XLV, 1848, 2, p. 5-18).

b). *Sur les remontes militaires :*

Même observation que pour les ouvrages sur les haras.

182. — Note des syndics de la faillite Gervais, de Provins, dans l'affaire du marché aux chevaux du 7 octobre 1840. S. l. 1840, in-4.

Se trouve aux Arch. du min. de la guerre, Arch. modernes, fonds Prével, série E, carton 30; imprimé de 7 pages. — Sur les achats précipités de chevaux, lors des menaces de guerre en 1840, et l'insuffisance du nombre des chevaux français, voir aussi Tocqueville, n° 311, p. 4-5.

183. — BARRADA. Opinion sur le nouveau système des remontes militaires. Paris, 1834, in-8.

184. — B[EAUREPAIRE] DE LOUVAGNY (Comte de). Des chevaux en France et de leur régénération. Paris, 1832, in-8.

Se place au point de vue de l'armée.

185. — DOUTREMONT (Général). Suite et conclusion des réflexions sur le mode actuel de remonte en réponse au Spectateur militaire du 15 juin 1840. Blois, 1840, in-8.

186. — GALLIER (A.). La remonte de l'armée; les comités d'achat, leur fonctionnement, desiderata (Journal d'agr. pratique, 1905, 1, p. 305-397 et 340-342).

187. — ——. Chevaux de trait et chevaux de demi-sang. La loi de 1874 et les encouragements à l'industrie chevaline (*Ibid.*, 1905, 1, p. 636-638 et 736-738).

188. — HOUDAILLE DE RAILLY (Et.). Étude sur les prairies et l'élevage du cheval. Paris, s. d. (1886), in-12.

Même sujet que la brochure du colonel Quentin, citée plus loin, n° 190.

189. — IMBART DE LA TOUR (J.). Haras et remontes, Paris, 1900, in-8.

190. — QUÉNTIN (Lieutenant-Colonel). De l'intérêt qu'a l'agriculture à préférer l'élève du cheval de trait à l'élève du cheval de guerre. Le Mans, 1842, in-4.

191. — RICHARD (du Cantal) (A.). Étude du cheval de service et de guerre. Paris, 3^e éd., 1859, in-12.

Voir n° 84.

192. — SPARRE (Lieutenant-Général Comte de). Un mot sur les haras et les remotes de la cavalerie. Paris, s. d. (vers 1840), in-8.

193. — STIEGELMANN (Commandant). La question chevaline envisagée sous ses différents points de vue. Paris, 1899, in-8.

194. — — Le cheval dans l'élevage, dans le commerce et dans l'armée. Paris, 1905, in-12.

195. — MARTIN (du Nord) (vicomte). L'élevage du cheval de cavalerie. Son présent, son avenir, la crise. Paris, 1910, in-8.

N.-B. — Sur les haras et les remotes, les données les plus importantes sont contenues dans les rapports officiels cités plus haut (n°s 81 et suiv.). Le sujet a donné lieu à un nombre presque infini d'ouvrages, surtout de brochures; on trouvera l'indication d'une partie, pour la première moitié du XIX^e siècle, dans le Catalogue de l'Histoire de France, de la Bibliothèque nationale, t. VI et VII, aux chapitres des ministères dont ont dépendu haras et remotes (un paragraphe spécial leur est chaque fois consacré). — Voir aussi les ouvrages que nous avons indiqués sur la crise du cheval de selle (n°s 115-116) et la question du cheval d'artillerie (n°s 121-126).

c). *Hippophagie.*

196. — BERNHEIM (Docteur S.) et ROUSSEAU (Docteur P.). Le cheval aliment. Paris, 1908, in-8.

Ouvrage essentiel sur cette question; donne un exposé d'ensemble et une bibliographie très abondante.

197. — GALLIER (A.). L'hippophagie et les droits de douane (Journal d'agr. pratique, 1908, 1, p. 81-82).

198. — GEOFFROY-SAINT-HILAIRE (I.). Lettres sur les substances alimentaires et particulièrement sur la viande de cheval. Paris, 1856, in-12.

199. — — De l'usage alimentaire de la viande de cheval. Leçons faites au Museum d'histoire naturelle... recueillies et rédigées par M. C. Delvaive. Paris, 1858, in-8.

200. — HAZARD (C.). L'hippophagie. Ses rapports avec l'hygiène publique et l'économie rurale. Paris, 1867, in-8.

201. — JOLEAUD (A.). La viande de cheval (Journal de l'agr. [de Barral], 1866, 2, p. 543-545).

202. — VILLAIN (L.). Le cheval de boucherie. Évreux, 1908, in-8.

d). *Ouvrages divers.*

203. — ANXIONNAT (E.). Historique de l'organisation de l'ancienne poste aux chevaux en France. Son influence sur les progrès agricoles. Paris, 1907, in-8.

204. — ARDOUIN-DUMAZET. Voyage en France. Paris et Nancy, en cours de publication, in-12.

205. AURE (Comte A.-H. d'). L'industrie chevaline en France. Paris, 1840, in-8.

205 bis. — BORY DE SAINT-VINCENT (Baron de). La France par tableaux géographiques et statistiques... Paris, 1844, in-plano.

Cartes par départements et Notices. Les Notices renferment des renseignements sur l'élevage du cheval et, pour presque tous les départements, l'indication des animaux attelés à la charrue. Même indication, pour toute la France, en 1850, dans : Gayot, Atlas... (voir plus haut, n° 127). Voir aussi, plus loin, n° 237 bis.

206. — CHARNACÉ (G. de). Les chevaux français à l'exposition de Billancourt (Journal de l'agr. [de Barral], 1867, 4, p. 174-178.

Voir n° 211.

207. — — Le croisement et le métissage (*Ibid.*, 1868, 1, p. 205-209).

208. — CARBINE (F.). Le concours hippique du Champ-de-Mars (Journal des Débats, 2 juillet 1909).

209. — — A propos du cheval de guerre (*Ibid.*, 7 juillet 1909).

210. ETREILLIS (Baron d') (Ned Pearson). Les chevaux de pur sang. Paris, 1873, in-18.

211. FLAXLAND (J.-F.). Le croisement et le métissage (Journal de l'agr. [de Barral], 1868, 3, p. 371-375 et 1868, 4, p. 382-386).

Réponse à : Charnacé, n° 206.

212. — FOUQUIER D'HÉROUEL (A.). Études sur les chevaux français et sur l'amélioration des races communes, ou développement de la proposition faite au Congrès central agricole par M. Fouquier d'Hérouel. Saint-Quentin, 1848, in-8.

212 bis. — GAREAU. M. Fouquier d'Hérouel, 1784-1852, notice historique (Mémoires de la Soc. d'agr. de France, 1855, 1, p. 180-189; et dans : Bio-

graphies des membres de la Société impériale et centrale d'agriculture de France, 1848 à 1853. Paris, 1865, in-8, p. 387-398).

213. — GALLIER (A.). La traction mécanique et la production chevaline (Journal d'agr. pratique, 1905, 2, p. 620-623).

214. — ——— L'automobilisme et l'industrie chevaline (*Ibid.*, 1907, 2, p. 466-467).

215. — ——— Concours central hippique de Paris (en 1907) (*Ibid.*, 1907, 1, p. 460-462).

216. — ——— Concours central d'animaux reproducteurs des espèces chevaline et asine (en 1908) (*Ibid.*, 1908, 1, p. 811-812; 1908, 2, p. 43 et 84-88).

217. — ——— [même titre] (en 1909) (*Ibid.*, 1909, 2, p. 55).

218. — GIRARDIN (Lieutenant comte de). Sur l'état de la population chevaline en France et ses conséquences. Paris, 1844, in-8.

219. — GUICHE (Duc de). De l'amélioration des chevaux en France. Paris, s. d. (vers 1825), in-fol.

220. — GUINET (aîné). De l'amélioration de l'espèce chevaline dans nos contrées par le croisement (Journal de médecine vétérinaire, V, 1849, p. 48-75 et 121-128).

221. — HUSSON (A.). Les consommations de Paris, 1^{re} éd., Paris, 1856, in-8.

222. — Même ouvrage, 2^e éd., Paris, 1875, in-8.

223. — LAVALARD (E.). Concours central de la Société hippique française à Paris en 1907 (Bull. de la Soc. nat. d'agr., LXVII, 1907, p. 360-364).

224. — ——— Concours central des animaux reproducteurs des espèces chevaline et asine en 1908 (Journal d'agr. pratique, 1908, 2, p. 47).

225. — ——— Manifestations hippiques (*Ibid.*, 1909, 2, p. 59).

226. — LAVERGNE (L. de). L'agriculture et la population en 1855 et 1856. Paris, 1857, in-12.

227. — ——— Économie rurale de la France, Paris, 1860, in-12.

228. — LE CORDIER. Traité sur les améliorations de la race chevaline en France. Paris, 1872, in-16.

229. — LULLIN DE CHATEAUVIEUX (F.). Voyages agronomiques en France, ouvrage posthume publié par M. Naville de Châteauneuf, Paris, 1843, 2 vol. in-8, 1 carte.

(T. II, p. 1-25 et 125-519).

230. — MAGNE (H.). Hygiène vétérinaire appliquée. Étude de nos races d'animaux domestiques. Paris, 3^e éd., 1860, in-8.

231. — MOUNIER et RUBICHON. De l'agriculture en France, d'après les documents officiels, par M. L. Mounier, avec des remarques par M. Rubichon. Paris, 1846, 2 vol. in-8.

232. — NAVIER (M.). Considérations sur les principes de la police du roulage. Paris, 1835, in-8.

233. — NIBL. Elevage du cheval breton au Concours régional de La Roche-sur-Yon (L'Acclimatation, XXIX, 1903, p. 317).

234. — QUATREFAGES (A. de). Cheval (dans Dictionnaire universel d'histoire naturelle, de Ch. d'Orbigny, 2^e éd., t. III, Paris, 1867, in-8, p. 476-497).

235. — RISLER (E.). Géologie agricole. Paris, in-8. (T. I, 2^e éd., 1898; t. II-IV, 1^{re} éd., 1889, 1895, 1897).

236. — SABLON (J.-B.). Mes dernières observations sur la race chevaline. Paris, 1845, in-8.

237. — TEIL DU HAVELT (Baron du). [La chasse à courre et l'élevage du cheval]. (Journal d'agr. pratique, 1907, 1, p. 282).

237 bis. — TOURDONNET (Comte de). Situation du métayage en France. Rapport sur l'enquête ouverte par la Société des Agriculteurs de France. Paris, 1879-1880, in-8.

Le Tableau XI, composition des cheptels, p. 364-381, donne des renseignements sur les animaux employés au travail des champs, pour les départements où le métayage existe (57 départements). Voir n^o 205 bis.

238. — VALLÉE DE LONCEY (H.). Concours central hippique de 1903 (Journal d'agr. pratique, 1903, 1, mai-avril).

239. — VILLEROY (F.). Sur le métissage et les croisements (Journal de l'agr. [de Barral], 1867, 1, p. 407-412).

D. OUVRAGES SUR LES DIVERSES VARIÉTÉS DE CHEVAUX.

Alsace (Chevaux d')

240. — ROYÈRE (Marquis de). La cavalerie alsacienne. Strasbourg, 1821, in-4.

241. — ——— Mémoire sur la cavalerie alsacienne, adressé le 16 juillet 1825 au Conseil général du Bas-Rhin. Strasbourg, s. d., in-4.

242. — THIÉRY (P.-J.). Mémoire sur l'amélioration des chevaux en Alsace, par le croisement des races et l'éducation... Strasbourg, 1822, in-4.

Voir n° 368.

Ardennais (et Lorrain).

243. — BOTTIN (S.). Amélioration des races chevaline et bovine dans le département des Ardennes (Annales de l'agr. française, 3^e sér., XX, 1837, p. 210-212.

244. — CHAMPION (Capitaine L.). L'élevage du cheval dans l'arrondissement de Neufchâteau et les arrondissements voisins, conférence faite au Comice agricole de Neufchâteau. Neufchâteau, 1902, in-12.

245. — ROBIEN (Comte H. de). Le cheval ardennais en Lorraine. Au pays d'Ardennes. Paris, 1908, in-8, nombreuses illustrations.

Voir Mathieu de Dombasle, n° 177, et nos 111 bis (p. 270, n. 4) et 338.

Auvergne (Cheval d').

246. — LALAUBIE (L. de). Rapport de la Commission de la Société d'agriculture du Cantal sur l'espèce chevaline, 16 juillet 1841 (Argus des haras, I, 1841, p. 116-123).

247. — LA MORVONNAIS (A. de). Concours régional d'Aurillac (Journal de l'agr. [de Barral], 1867, 3, p. 47-54).

Bigourdane (Race). Voir : Tarbais.

Berry (Chevaux du). Voir : Limousin, n° 277.

Boulonnais.

248. — DEMANGEON (A.). La Picardie et les régions voisines. Artois, Cambrésis, Beauvaisis. Paris, 1905, in-8.

249. — FURNÉ (C.). Note sur la production, l'élevage et le commerce de la race chevaline boulonnaise (Extrait du Bull. de la Soc. d'agr. de Boulogne-sur-Mer). Boulogne-sur-Mer, 1895, in-8.

250. — GALIER (A.). Le cheval boulonnais (Journal d'agr. pratique, 1905, 2, p. 724-726).

250 bis. — GAYOT (Eug.). Les chevaux de race boulonnaise (Journal d'agr. pratique, 1861, 1, p. 573-576).

Lithographie en couleurs, par Hipp. Lalaisse: chevaux de la race boulonnaise.

251. — MÉRICOURT (H. de). Le cheval en Turquie, importation de chevaux boulonnais dans l'Empire ottoman. Rapport présenté à la Société d'agriculture... de Boulogne-sur-Mer, le 5 décembre 1894. Boulogne-sur-Mer, 1895, in-8.

252. — MONNECOURT (G. de). Quelques considérations sur le cheval boulonnais, dates des foires et marchés les plus achalandés de ce pays, sociétés d'agriculture, renseignements divers. Paris, 1895, in-8.

253. — VISEUR (J.). Histoire du cheval boulonnais. Arras, 1897, in-4.

Voir aussi nos 38, 318, 319, 320.

Breton.

254. — BELLAMY (P.). Multiplication et amélioration des espèces chevaline et bovine dans le département d'Ille-et-Vilaine (Rapport au Conseil général, 13 août 1854). Rennes, 1854, in-8.

255. — ——. Multiplication et amélioration des espèces chevaline, bovine, porcine et ovine dans le département d'Ille-et-Vilaine, t. I. (seul paru). Rennes, 1856, in-8.

256. — C. B. Le cheval breton (L'Acclimatation, XXIX, 1903, p. 306-307).

257. — CORRIC (M.). Le cheval en Bretagne. Landerneau, 1897, in-12.

258. — ELOUET (J.-M.). Des haras dans le département du Finistère, depuis 1667 jusqu'à nos jours (Argus des haras, III, 1844, p. 81-102, 129-147, 257-267, 321-337).

259. — GALLIER (A.). Le postier breton (Journal d'agr. pratique, 1, p. 752-754, 1 chromolithographie).

260. — GAST (A.). Essai sur la Bretagne hippique : le postier breton, le cheval de trait, le cheval de sang. Paris, 1907, in-8.

261. — LA MORVONNAIS (A. de). Concours régional de Quimper (Journal de l'agriculture [de Barral], 1868, 2, p. 648-660).

262. — ——. Concours hippique de la Bretagne (*Ibid.*, 1873, 4, p. 105-109).

263. — LETACONNOUX (J.). L'agriculture dans le département d'Ille-et-Vilaine en 1816 (Annales de Bretagne, XIV, 1909, p. 599-618).

Reproduit, avec annotations, un Rapport du préfet d'Ille-et-Vilaine sur

l'agriculture, 28 sept. 1816, conservé aux Archives nationales, F¹^o III, Ille-et-Vilaine, 7.

264. — MÉHEUST (P.). Économie rurale de la Bretagne. Paris, s. d. (1866), in-12.

265. — NEVEU-DOROTIE (E.). Mémoire sur l'agriculture en Bretagne (Congrès scientifique de France, XVI^e session. Rennes, 1849, t. I, p. 154-183. Rennes et Paris, 1850, in-8).

265 bis. — RENAULT, directeur de l'École vétérinaire d'Alfort. Considérations sur l'état actuel de l'espèce chevaline en Bretagne (Journal d'agr. pratique, 1859, 1, p. 97-102).

266. — ROBIEN (Comte H. de). Le Norfolk-breton devant l'opinion. Paris, 1907, in-8, 1 carte, nombreuses illustrations.

267. — — Le Norfolk-breton. Au pays de Cornouailles. Paris, s. d. (1909), in-8, nombreuses illustrations.

268. — VACHÈRE (L. de). Essai sur l'élevage en Bretagne. Paris, s. d., in-8.

269. — VALLAUX (C.). La Basse-Bretagne, étude de géographie humaine. Paris, 1907, in-8.

Voir aussi nos 233 et 338.

Pour les périodes antérieures au XIX^e siècle, voir :

Origines du cheval breton :

270. — COURSON (A. de). Cartulaire de l'abbaye de Redon (Prolégomènes). Paris, 1869, in-4.

271. — GESLIN DE BOURGOGNE (J.) et BARTHÉLÉMY (A. de). Anciens évêchés de Bretagne, histoire et monuments. Diocèse de Saint-Brieuc. Paris et Saint-Brieuc, 1855-1864, 3 vol. in-8.

Voir t. II, p. 200-202 et t. III, p. CXLVII-CLI (peu de critique).

272. — ROPARTZ (S.). Guingamp. Etudes pour servir à l'histoire du Tiers État en Bretagne, 2^e éd. refondue. Paris et Saint-Brieuc, 1859, 2 vol. in-8.

Voir t. I, p. 205-211 (peu de critique).

XVII^e-XVIII^e siècles :

273. — PINCZON DU SEL DES MONTS. Considérations sur le commerce de la Bretagne. S. l. n. d. (Rennes, 1756), in-16.

Notamment p. 38.

274. — SÉE (H.). Les classes rurales en Bretagne du XVI^e siècle à la Révolution. Paris, 1906, in-8.

Voir aussi n^o 24 et Charpy, n^o 121, chap. VI.

Camarque :

274 bis. — GAYOT (Eug.). Les derniers produits de la race camargue (Journal d'agr. pratique, 1859, 1, p. 158-162).

Deux gravures : chevaux anglo-camargues.

275. — TSCHAEN (E.). Le cheval camargue (*Ibid.*, 1907, 2, p. 695-696).

Nous avons publié, depuis la rédaction du présent ouvrage, une étude détaillée du cheval camargue, avec indication des ouvrages et articles le concernant :

275 bis. — MUSSET (R.). L'élevage du cheval en Camargue (Recueil des travaux de l'Institut de géographie alpine. Grenoble, IV, 1916, p. 297-310).

C o m t o i s (C h e v a l).

276. — LABORDE. Notice sur les chevaux comtois (Argus des haras, II, 1843, p. 557-579).

Voir n° 369.

F r a n c h e - C o m t é (C h e v a u x d e). Voir : Comtois. Limousin.

277. — CORMIER (Ch.). Le cheval berrichon et le cheval limousin. Paris, s. d., in-8.

278. — DOUSSAUD (M.). Le cheval limousin, son origine, les causes de son anéantissement, sa reconstitution. Tulle, 1895, in-8.

279. — DU CHALARD (C.). Le cheval limousin. Paris, 1897, in-8.

280. — GAY DE VERNON. Considérations sur les chevaux limousins, sur les causes de la destruction presque totale de cette race et sur les moyens de la reproduire pour le service des remotes militaires. Limoges, 1839, in-8.

281. — ROYÈRE (A. de). Quelques idées sur les courses et l'éducation des chevaux en France, particulièrement en Limousin. Paris, 1825, in-8.

L o r r a i n. Voir : Ardennais.

M i d i (d e m i - s a n g d u). Voir : Tarbais.

M o r v a n (C h e v a u x d u). Voir : Nivernais.

M u l a s s i è r e (R a c e o u V a r i é t é).

282. — AYRAULT (Eug.). De l'industrie mulassière en Poitou. Niort, 1867, in-8.

283. — —. Note sur l'industrie mulassière (Dans : J. Bujault, Œuvres, éd. Rieffel et Ayrault, Paris, 3^e éd., 1864, in-8, p. 369-373).

284. — BUJAULT (J.). Lettre sur la production des mulets (*Ibid.*, p. 347-368).

285. — PASSERAT (Ch.). Les plaines du Poitou (Revue de géographie [annuelle], III, 1909, p. 155-380; et à part : Paris, s. d. (1909), in-8).

Nivernais (et Chevaux du Morvan).

286. — DELAFOND (O.). Progrès agricole et amélioration du gros bétail dans la Nièvre... Paris, 1849, in-8.

287. — LEVAINVILLE (J.). Le Morvan, étude de géographie humaine. Paris, 1909, in-8.

288. — PROVOST-DUMARCHAIS (G.). Le cheval nivernais (Journal d'agr. pratique, 1907, 1, p. 206).

289. — SAGNIER (H.). Concours de Nevers et de Saint-Amand (*Ibid.*, 1909, 1, p. 145-147).

Normand.

290. — La foire de Guibray (Journal des haras, XLV, 1848, p. 2).

291. — BLANPRÉ (de). Conseil général de l'Orne. Session de 1840. 1^{re} Commission : Chevaux; haras. Rapport. Mortagne, s. d., in-8.

Se trouve Arch. min. guerre, Arch. mod., fonds Préval. Série E, carton 29.

292. — CAILLIEUX. Société royale d'agriculture et de commerce de Caen. Des causes de la diminution du commerce des chevaux en Normandie, des moyens de le rétablir... (Extrait des Mémoires de cette Société, t. IV). Caen, 1835, in-8.

Voir plus haut, p. 5, Arch. du min. de la guerre.

293. — DOUET. [Le cheval dans le canton de Sées] (Annuaire des 5 dép. de la Normandie, LVI, 1890, p. 29-30).

294. — FOURNÈS (A. de). Concours régional de Caen (Journal de l'agr. [de Barral], 1867, 4, p. 161-174).

295. — GALLIER (A.). Le cheval anglo-normand. Paris, 1900, in-8.

296. — ——. Le cheval de selle anglo-normand (Journal d'agr. pratique, 1905, 1, p. 446-448).

297. — ——. La foire de Guibray (*Ibid.*, 1905, 2, p. 306-308).

298. — GAST (Ed.). Le Cheval normand et ses origines... Paris, 1896, in-folio oblong, nombreuses photographies.

299. — GAYOT (Eug.). Le cheval normand (L'illustration, XXXII, 1858, 2, p. 205-207).

3 fig. très intéressantes : le cheval normand vers 1830; en 1852; en 1858.

299 bis. — ——. Les chevaux normands et percherons (Journal d'agr. pratique, 1859, 2, p. 327-332).

3 gravures intéressantes : étalon percheron; étalon anglo-normand, type trop léger par abus de l'étalon pur-sang; jument anglo-normande de demi-sang, type supérieur de la famille.

300. — GENT. DE PROVINC. L'élevage du cheval en Normandie. Avranches, 1902, in-8.

301. — GUÉNAUX (G.). L'élevage du cheval et du gros bétail en Normandie. Paris, 1902, in-12.

HAYS (Ch. du). Le Merlerault... (plus haut n° 141).

302. — HOUEL (E.). Projet d'établissement de courses au trot en Normandie (Annuaire des 5 dép. de la Normandie, III, 1837, p. 338-342).

303. — JOLEAUD (A.). Les chevaux de poste de l'empereur (Journal de l'agr. [de Barral], 1868, 1, p. 657-659).

304. — LA GENEVRAIE (Comte de). Rapport au Conseil général de l'Orne sur l'élève des chevaux, les primes et les courses; extrait du registre des délibérations du 30 août 1845 (Argus des haras, IV, 1845, p. 729-740).

305. — LA MORVONNAIS (A. de). Concours hippique d'Alençon (Journal de l'agr. [de Barral], 1873, 2, p. 502-503).

306. — LAUNOIS (R.). Une grande ferme l'élevage en Normandie. Le domaine de Nonant-le-Pin (Orne). Abbeville, s. d. (1903), in-8.

307. — LECŒUR (J.). Esquisses du Bocage Normand [T. I.]. Condé-sur-Noireau, 1883, in-8.

308. — MARCÈRE (Ed. de). La région de Flers depuis la Révolution française (Annuaire des 5 dép. de la Normandie, LXXII, 1905, p. 403-649; et à part).

309. — RENAUDE (I.). Rapport fait au nom de la Société d'agriculture de Bayeux sur la situation de l'industrie chevaline dans le Calvados. Bayeux, 1886, in-8.

310. — SANSON (A.). Variabilité des métis anglo-normands dits de race de demi-sang (C. R. de l'Acad. des Sc., LXIII, 1866, 2, p. 1133-1135).

311. — TOCQUEVILLE (Vicomte de). Mémoire sur l'amélioration des chevaux normands. Cherbourg, s. d. (1842), in-8.

Voir aussi nos 22, 23 bis, 36, 37, 54, 338.

Sur les haras du Pin :

312. — Notice sur les haras du Pin (Bull. min. agr., I, 1882, p. 597-601).

313. — CHOLLET (A.). Le Pin-au-haras (Bull. soc. hist. et arch. Orne, XXIII, 1904, p. 75-97).

314. — LESPINATS (A. de). Historique du haras royal du Pin et considérations sur l'amélioration des chevaux en France. Paris, 1847, in-8.

315. — VILLEROY (F.). Une visite aux haras du Pin (Journal de l'agr. [de Barral], 1867, 4, p. 627-630).

Voir nos 57, 58, 59; — 173 (t. II, p. 1-12; très médiocre), 141.

Sur la Haute-Normandie (pays de Caux) et la région de l'Eure :

316. — CASSET (A.). Croisement des chevaux de trait [dans le département de l'Eure] (Annuaire des 5 dép. de la Normandie, LIV, 1889, p. 94-97).

317. — DAUGIER (Comte). Réunion de l'Association normande à Bernay (*Ibid.*, L, 1884, p. 273-277).

318. — FORTIER (E.). De l'élevage du cheval dans la Seine-Inférieure et des moyens propres à le développer et à l'améliorer (Extrait des travaux de la Société d'agriculture de la Seine-Inférieure, XXVIII, 1874-1875, p. 145).

319. — LE PRÉVOT (Th.). Rapport à M. le Préfet de la Seine-Inférieure sur la race de chevaux qui existait autrefois dans ce département, sur les causes qui l'ont fait disparaître et sur les moyens que l'on pourrait employer pour améliorer l'espèce actuelle de nos chevaux (*Ibid.*, IV, 1824, p. 22).

320. — SION (J.). Les paysans de la Normandie orientale. Pays de Caux, Bray, Vexin Normand, Vallée de la Seine. Étude géographique. Paris, 1909, in-8.

Percheron.

321. — Courses d'Illiers. Société hippique de Courtalain (Journal des Haras, XLV, 1848, 2, p. 265-267).

322. — Le cheval percheron en Amérique. Les races de chevaux de trait français (Traduit de la Breeder's Gazette de Chicago, décem-

bre 1887-janvier 1888). Extrait du *Nogentais*, janvier-février 1888. Nogent-le-Rotrou, 1888 in-12.

323. — A. H. S. Seen in Paris and in the Perche (The Breeder's Gazette, Chicago, 19 déc. 1900; illustrations).

324. — BRIÈRE (Th.). Amélioration à l'élevage percheron (Le Républicain de Nogent-le-Rotrou, 2 février 1908).

325. — BRUYÈRE (G.), [pseudonyme de TROLLET (G.)]. Origines du cheval percheron (*Ibid.*, 4 nov. 1906).

326. — ——. Le cheval percheron dans les temps modernes (*Ibid.*, 9 déc. 1906).

327. — ——. Le cheval percheron actuel (*Ibid.*, 16 déc. 1906).

328. — ——. Commerce du cheval percheron (*Ibid.*, 10 févr. 1907).

329. — ——. Croisements du cheval percheron avec d'autres races (*Ibid.*, 14 avril 1907).

330. — ——. L'agriculture dans le Perche (*Ibid.*, 15 et 29 nov. 1908).

Voir plus loin n° 352.

331. — CHOISNARD (M.). Ferme de la Roussière; exploitation agricole et élevage dans le Haut-Perche. Bellème, 1908, in-8.

332. — CHARNACÉ (Guy de). Le cheval percheron (Journal de l'agr. [de Barral], 1867, 1, p. 327-329).

Réponse à Joleaud, n° 341.

333. — DAUBIAN-DELISLE. Le cheval percheron, la Société hippique percheronne, son Stud-book. Nogent-le-Rotrou, 1886, in-12.

334. — DESVAUX-LOUSIERS. De l'avenir du cheval de trait, par un cultivateur du Perche. Paris, 1847, in-8.

335. — DUREAU DE LA MALLE. Le bocyte percheron. Paris, 1823, in-8.

336. — GALLIER (A.). Le cheval percheron (Journal d'agr. pratique, 1907, 1, p. 432-438, 1 chromolithographie).

337. — GAROLA. Monographie agricole du département d'Eure-et-Loir (Bull. min. agr., XVII, 1898, p. 1313-1382).

337 bis. — GAYOT (Eug.). Les chevaux du Perche (Journal d'agr. pratique, 1861, p. 461-464).

Lithographie en couleurs, par Hipp. Lalaisse : chevaux percherons.

338. — GUILLOT (A.). Des reproducteurs français en Russie; perchérons, anglo-normands, ardennais, bretons et purs-sang. Paris, 1903, in-8.

339. — HAYS (Ch. du). Le cheval percheron. Paris, s. d. (1866), in-12.

340. — HUZARD (J.-B.) [fils]. Manuel du petit éleveur de poulains dans le Perche et spécialement dans le Perche d'Eure-et-Loir. Paris, s. d. (1869), in-12.

341. — JOLEAUD (A.). Le cheval du Perche (Journal de l'agr. [de Barral], 1867, 1, p. 35-37, 1 lithographie).

Voir réponse par Charnacé, n° 332.

342. — LAULANHIER (A. de). Projet de conservation de la race chevaline dans le Perche. Versailles, 1843, in-8.

343. — — Plan d'établissement de haras et de ferme-modèle dans le Perche. Versailles, 1843, in-8.

344. — MANDAT-GRANCEY (Comte de). La brèche aux buffles. Paris, 1889, in-12.

(Chapitre sur le cheval percheron en Amérique).

345. — MARC. Ancienne et nouvelle culture du Maine; suppression de la jachère; assolement (Bull. de la Soc. d'agr. de la Sarthe, VI, 1846-1849, p. 273).

346. — MORIN (A.). Manuel de l'éleveur de poulains dans le Perche et particulièrement dans le Perche d'Eure-et-Loir. Chartres, 1870, in-12.

347. — PERRIN (Abbé Th.). [Dialogue sur l'agriculture dans le département de la Sarthe] (Bull. de la Soc. d'agr. de la Sarthe, I, 1883, p. 76, n. 80).

348. — P. [PESCHE] (J.-R.). De l'éducation des chevaux (Bull. de la Soc. royale d'agr., sc. et arts du Mans, I, 1883, p. 67-68).

349. — REVIERS (Vicomte J. de). Essai de monographie rurale. Le Perche-Gouet (Extrait de la Réforme sociale). Paris, 1889, in-8.

350. — ROUSSILLE (P.). Monographie agricole d'Eure-et-Loir. Perche et Beauce. Chartres, 1900, in-8.

351. — SOURDEVAL (Ch. de). De la production du cheval percheron (Journal des haras, XLV, 1848, 2, p. 318-325).

352. TROLET (G.). Le cheval percheron. Nogent-le-Rotrou, 1907, in-8.

Voir plus haut, n^{os} 325-330.

353. — VALLÉE DE LONCEY (H.). Le cheval percheron. Nogent-le-Rotrou, 1903, in-12.

Voir aussi, plus haut, n^o 299 bis.

Poitevin. Voir : Mulassier.

Postier breton. Voir : Breton.

Pyrénéen. Voir : Tarbais.

Tarbais.

354. — Pétitions à la Chambre des Députés par les propriétaires-éleveurs des arrondissements de Tarbes, Argelès, Bagnères (Argus des haras, II, 1843, p. 17-43).

355. — Nos chevaux du Sud-Ouest (Extrait de la Revue de cavalerie). Paris, 1901, in-8.

356. — BARBE (Eug.). De l'élevage du cheval dans le Sud-Ouest de la France. Paris, 1903, in-8.

357. — DELSOL (J.-M.). La production chevaline du Sud-Ouest. Bordeaux, 1902, in-12.

358. — DOLÉRIS (A.). L'élevage du cheval de guerre dans le Sud-Ouest (Extrait du Réveil agricole du Sud-Ouest, juillet 1896). Pau, 1895, in-8.

358 bis. — GAYOT (Eug.). La race bigourdane au Concours général de 1860 (Journal d'agr. pratique, 1860, 2, p. 214-216).

Deux gravures intéressantes, par Hipp. Lalaisse : race bigourdane dégénérée par le retour renouvelé du pur-sang anglais ; race améliorée, issue d'arabe et d'anglais, confirmée par l'anglo-arabe. — Autre article, et lithographie en couleurs de Lalaisse : Chevaux tarbais, *ibid.*, 1861, 1, p. 181.

359. — JOLEAUD (A.). Concours régional de Tarbes (Journal de l'agr. [de Barral], 1867, 3, p. 19-29).

360. — LA ROQUE-ORDAN. Note présentée au Conseil supérieur des haras, session de 1850 (dans : Lamoricière, n^o 85, p. III, n. 1, et dans Gayot, n^o 7, t. II, 3, p. 213).

361. — NOUNEZ (L.-L.). De la création et de l'amélioration du cheval de guerre dans le Sud-Ouest. Bayonne, 1897, in-12.

Régions voisines :

362. — LAMARQUE (G.). L'élevage du cheval dans l'Ariège, conférence faite à la Société d'agriculture de l'Ariège. Foix, 1911, in-8.

363. — LOUBOST (L.). Étude sur l'élevage du cheval de guerre dans le département du Gers. Auch, 1899, in-12.

Vendéen.

364. — ROCHER (A.). Essai sur l'élevage dans le Bocage vendéen. Étude sur le moyen d'y produire le cheval de sang à l'usage des cultivateurs. Fontenay-le-Comte, 1902, in-8.

Voir n° 233.

Divers.

365. — BLACHE (Ch.). La production chevaline dans le Tarn, rapport lu au Comice agricole de l'arrondissement d'Albi. Albi, 1903, in-8.

366. — CAVAILHON (Ed.). La Dordogne chevaline. Périgueux, 1910, in-12.

367. — DELOUPY (J.). Statistique générale et raisonnée des principaux animaux domestiques de l'arrondissement de Limoux-sur-Aude. Toulouse, 1852, in-8.

368. — FRIEZ (A.). De l'élevage du cheval dans le territoire de Belfort. Belfort, 1899, in-8.

369. — FRIN. Rapport sur les mesures à prendre pour développer l'industrie chevaline dans le département de la Haute-Saône (Recueil agron., scient. et ind. de la Soc. d'agr., sc. et arts de la Haute-Saône, VII, 1823, p. 147-151).

370. — LECLERC-THOUIN (O.). Agriculture de l'Ouest de la France. Paris, 1843, in-8.

Monographie agricole du dép. de Maine-et-Loire. Le passage sur les chevaux, p. 407-412, a été écrit d'après des renseignements fournis par Eug. Gayot, qui avait été directeur du haras d'Angers (voir p. 407, n. 1).

371. — PICHON (S.). De la production chevaline dans l'arrondissement de Château-Gontier. Château-Gontier, 1882, in-8.

Extrait du Bull. du Comice agricole de Château-Gontier, 1882, n. 2.

372. — VILLEBOIS-MAREUIL (Baron de). Le cheval dans le pays de Flée. Angers, 1893, in-12.

Le « pays de Flée » est une partie du canton de Segré.

DE L'ÉLEVAGE DU CHEVAL EN FRANCE

L'étude de l'élevage du cheval soulève de nombreuses et difficiles questions; nous voulons seulement en montrer l'intérêt géographique, et nous sommes limités à un seul pays, la France.

Nous laisserons de côté les questions techniques, qui préoccupent l'éleveur et l'agronome; nous chercherons dans quelle mesure interviennent les facteurs proprement géographiques, quelle a été l'influence du milieu physique, quelle a été la part de l'activité de l'homme, s'adaptant à ce milieu et le modifiant.

PREMIÈRE PARTIE

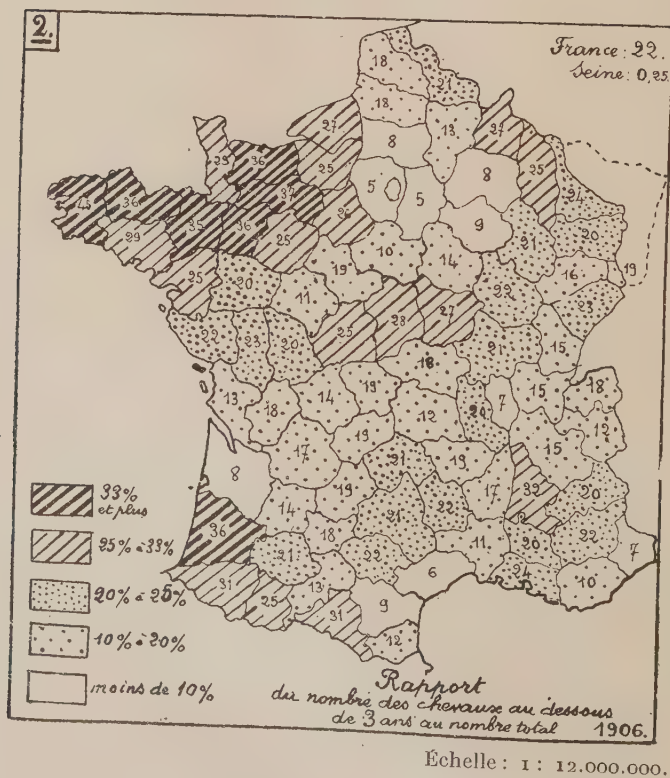
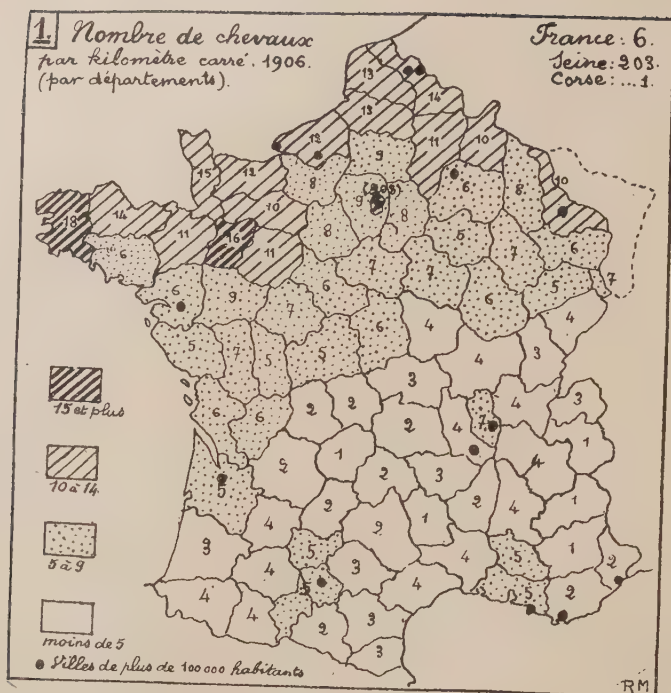
LA PRODUCTION ET L'ÉLEVAGE DU CHEVAL

I. — Élevage et consommation.

Le nombre des chevaux en France (1) est très variable selon les lieux.

Les statistiques agricoles sont dressées par départements; les départements ne correspondent pas aux régions naturelles : une carte de la densité des chevaux par départements (Carte 1) est donc fort imparfaite. Telle quelle, elle montre, au premier coup d'œil, que la France se divise en deux parties : au Nord d'une ligne allant de la Gironde à la Porte de Bourgogne, les chevaux sont nombreux; au Sud, ils sont rares.

(1) En 1906, 3.165.025 chevaux, dont 682.341 au-dessous de trois ans.



En ne considérant que le nombre brut des chevaux, on confond les régions qui élèvent les chevaux et celles qui se contentent de les utiliser, les régions d'élevage et les régions de consommation.

Dans certains cas, la distinction est très nette :

1° Les grandes villes et leur banlieue ne produisent pas de chevaux, mais en emploient un très grand nombre; la densité y est forte. Dans le Midi, les départements où la densité est le plus élevée sont ceux qui comprennent des grandes villes, le Rhône, les Bouches-du-Rhône, la Haute-Garonne, la Gironde; dans le Nord, le département de la Seine, où l'on ne fait pas naître de poulains (sinon quelques purs sang) a plus de chevaux et de beaucoup qu'aucun autre en France (203 au kmq.; le Finistère, qui vient ensuite, n'en compte que 18 au kmq.).

2° Certaines régions n'élèvent pas le cheval, mais l'emploient aux travaux de la culture; la densité au kmq. y est par suite assez élevée; c'est le cas, par exemple, de la région parisienne. La densité sera faible, au contraire, dans les régions qui ne font pas naître le cheval et ne l'emploient pas à la culture; c'est le cas de la plus grande partie du Midi.

Mais ailleurs, distinguer entre la production et l'emploi du cheval est souvent illusoire. Les régions d'élevage font naître le cheval en vue de son utilisation sur place et de la vente au dehors; le cheval destiné à l'exportation prend sa part des travaux des champs : élever le cheval, c'est en même temps l'utiliser.

Les exceptions sont rares : il n'est guère que les purs sang, animaux de luxe, à l'ordinaire fort inutiles, qui ne soient pas employés, mais seulement « entraînés » à grands frais; les demi-sang, destinés aux équipages et à l'armée, sont le plus généralement utilisés à de légers travaux, avant la vente, dans une faible mesure, il est vrai, et avec précaution. Parmi les chevaux de trait, quelques bêtes de prix, des perchérons nés chez de grands éleveurs par exemple, travaillent peu ou point; mais ils seront vendus jeunes et seront mis au travail ou à la reproduction sitôt vendus; chez le petit éleveur, des animaux du même type et souvent d'égale valeur, ne restent pas inactifs.

Cette réserve faite, il est légitime d'opposer les régions d'élevage et les régions de consommation. Les premières sont évidem-

ment les seules où la proportion des jeunes chevaux est forte; aussi, pour les isoler, avons-nous dressé une carte montrant par département le rapport du nombre des chevaux au-dessous de trois ans au nombre total (carte 2).

Le chiffre obtenu est parfois légèrement faussé : dans le département du Nord, les mines, les diverses industries, les transports des grandes villes utilisent beaucoup de chevaux adultes : la proportion des jeunes chevaux devient moins forte.

De plus, on distingue bien par ce moyen quelles sont les régions d'élevage, mais on ne peut se rendre compte de leur importance : dans les Hautes-Pyrénées et dans la Sarthe, par exemple, un quart de chevaux a moins de 3 ans; mais il y a peu de chevaux dans les Hautes-Pyrénées, il y en a beaucoup dans la Sarthe; au premier département correspond une région d'élevage qui produit peu, au second une région d'élevage qui produit beaucoup :

1906	Nombre total	Chevaux au-dessous de 3 ans
Hautes-Pyrénées	16.928	4.309
Sarthe	66.352	16.747

En comparant les cartes 1 et 2, on peut classer les différentes régions, pour la production et la consommation. On a :

1° Des régions de production très faible, de consommation très forte; cette consommation est de deux sortes. Dans les grandes villes, elle est commerciale : le grand nombre des chevaux est dû au grand développement des transports. Dans les régions de grande culture par les chevaux, elle est agricole; c'est le cas de la région parisienne et, dans une moindre mesure, de celle de la Loire moyenne.

C'est aussi le cas, dans le Midi, des grands pays vinicoles du Bas-Languedoc et, un peu moins, du Roussillon; on y utilise en effet le cheval pour les travaux de la vigne. Il n'en est pas de même du Bordelais : l'animal de travail y est non le cheval, mais le petit bœuf de race bazadaise; si le nombre qui exprime le rapport du nombre des poulains au nombre total des chevaux est faible dans le département de la Gironde, la raison doit en être cherchée dans la présence d'une grande ville et d'un grand port, Bordeaux.

2° Des régions d'élevage très important, de consommation moyenne : la densité kilométrique est très élevée, le rapport du nombre des jeunes chevaux au nombre total, élevé ou très élevé. C'est le cas des régions d'élevage, qui utilisent le cheval aux travaux des champs : tout l'Ouest, le Nord et le Nord-Est (Ardenne, Lorraine, Bassigny), et, avec une atténuation, le Berry.

3° Des régions d'élevage important, de consommation faible : la densité kilométrique est moyenne ou légèrement inférieure à la moyenne; le nombre relatif des animaux jeunes est élevé. C'est le cas des régions qui élèvent le cheval, mais ne l'emploient pas à la culture : Sud-Est pyrénéen et Landes, Plaine de Valence.

4° Des régions de production et de consommation très faibles. Densité et rapport des jeunes chevaux sont très faibles. On n'élève ni on n'utilise le cheval. C'est le cas de presque tout le Midi, et, dans une moindre mesure, du Massif central.

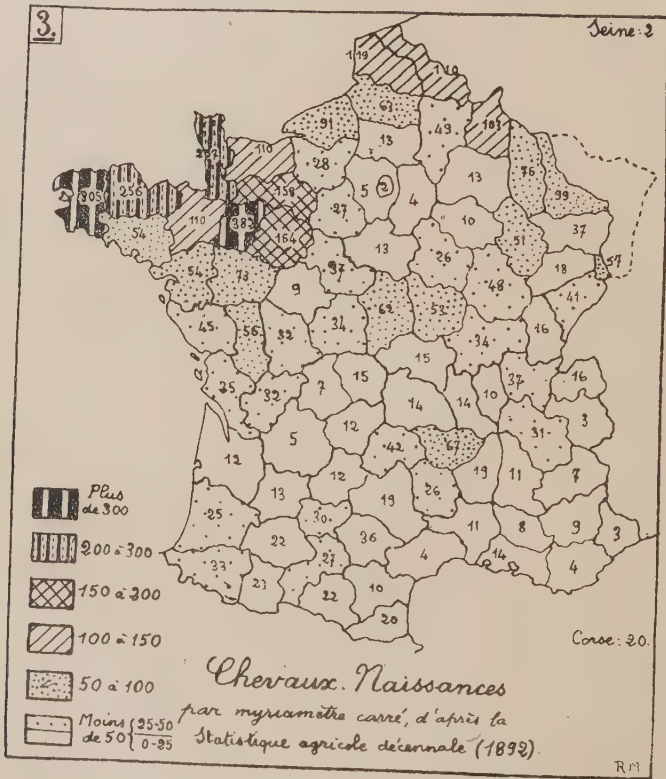
Production et élevage proprement dit. — La notion de « région d'élevage » est vague. Il y a des régions où l'on fait naître le cheval, c'est-à-dire des *régions de production*; d'autres où l'on achète le cheval jeune et où l'on se borne à continuer et achever l'élevage, c'est-à-dire des *régions d'élevage*.

Un des meilleurs exemples de ces dernières est la plaine de Valence. Le nombre des chevaux de moins de trois ans y est très élevé (département de la Drôme : en 1906, 23.050 chevaux, dont 7.325 au-dessous de 3 ans, soit 32 %); mais on n'y fait pour ainsi dire pas naître de poulains. C'est pourtant une région d'élevage ; les poulains que les cultivateurs de ce pays achètent dans l'Ouest de la France sont encore en pleine croissance; on ne peut les employer qu'à des travaux aisés, peu fatigants; le labeur auquel on les soumet a pour but autant de les dresser que d'en tirer profit (2); sitôt grandis et propres aux dures besognes, ils sont vendus au dehors.

Il importe d'abord de déterminer quelles sont les régions de production.

(2) Faucher (D.). La Plaine de Valence (Annales de Géographie, XXIII, 1914, p. 127-150) : l'élevage et le dressage des jeunes chevaux se fait sur les terrasses alluviales plates, aux terres meubles; dès que le relief devient plus mouvementé, le sol moins léger, le cheval est acheté moins jeune (p. 143).

Il n'existe malheureusement pas de statistique récente des naissances; la dernière date de l'enquête agricole de 1892; nous avons figuré ses résultats sur une carte (carte 3). Le contraste entre la France du Nord et le Midi subsiste; l'Ouest, le Nord, le Nord-Est, le Berry se révèlent comme des régions de grande production; le centre du Bassin de Paris, au contraire, ne fait presque pas



Échelle: 1 : 12.000.000.

naître de chevaux; le Midi pyrénéen apparaît comme une région de production faible.

Il y a là cependant un élevage important, particulièrement dans la Plaine de Tarbes; mais on n'y fait naître que des animaux de grande valeur, en petit nombre.

En ne considérant que le nombre des naissances, on néglige un point essentiel, la valeur de la production.

En 1892, par exemple, le département où le nombre des naissances au kmq. était le plus élevé, était le département de la Mayenne (c'est-à-dire la région du Bas-Maine). Voilà qui surprendrait beaucoup d'hippologues : les chevaux du Bas-Maine sont presque inconnus. C'est qu'ils sont de qualité médiocre; ce sont ces « bidets » que, dans la plupart des fermes de l'Ouest, on attelle aux carrioles et à la charrue; bien que la Bretagne n'en fournisse qu'une partie, ils sont désignés sous le nom de « bretons ». Moins nombreux, mais autrement importants, sont les percherons, vendus en France et en Amérique pour les transports dans les grandes villes, dont chacun représente la valeur de deux ou trois chevaux bas-manceaux (3).

Le mieux est de dresser une carte des régions de production, basée, non sur les statistiques, mais sur une étude aussi détaillée que possible de ces régions (carte 4).

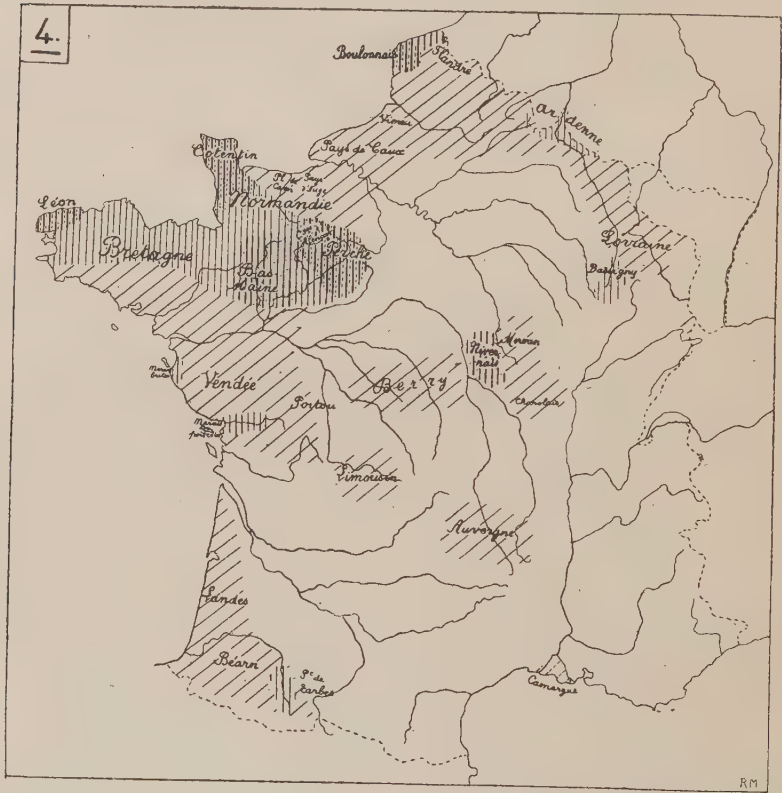
Elle montre que les grandes régions productrices sont : l'Ouest (Basse-Normandie, Bretagne, Maine et Perche, Anjou, Vendée), le Nord (Pays de Caux, Picardie, Boulonnais, Plaine du Nord), le Nord-Est (Ardenne, Lorraine et Bassigny), certaines parties du Massif central et de ses abords (surtout Nivernais-Morvan et Berry) et, dans le Midi, la Plaine de Tarbes.

LES ASSOCIATIONS DANS L'ELEVAGE. — Les régions qui terminent l'élevage du cheval, ou *régions d'élevage*, sont dans la dépendance des régions de production. Il se produit des associations entre régions différentes en vue de l'élevage complet.

Réduit autrefois à quelques régions, ce dédoublement est devenu presque la règle au XIX^e siècle; seules font exception quelques contrées de faible et médiocre production, comme la Camargue, les Landes, la Brenne, l'Est de la France, et, depuis peu, quelques pays exceptionnellement riches, comme le Perche, le Nivernais, le Léon.

(3) Prix dans le Bas-Maine d'un poulain d'un an : 250 fr. en moyenne (A. Morin. L'agriculture dans la Mayenne, Laval, 1903, in-8, p. 178); les prix sont très variables dans le Perche : en moyenne, 5 à 600 fr.; mais les beaux poulains se vendent couramment 1200 fr., les animaux de choix plus encore.

De plus en plus, au cours du XIX^e siècle, le cheval naît dans un lieu, y passe ses premiers mois seulement et va achever son éducation dans un autre, c'est-à-dire qu'à un certain moment de sa vie, il change de milieu, d'alimentation, de dressage : on sent quelles modifications une pareille transplantation peut déterminer en lui et combien variées selon les lieux et les moments.



FRANCE :
PRINCIPALES RÉGIONS PRODUCTRICES DE CHEVAUX.

Ce dédoublement de l'élevage est un cas particulier de la spécialisation agricole qui caractérise l'époque actuelle. Elle est fort avantageuse pour la production. Les besoins d'un cheval ne sont pas les mêmes aux différents âges. Avant le sevrage, le poulain ne

reçoit pas de fourrages ni de grains : un pays assez pauvre peut en nourrir un grand nombre, pourvu qu'il dispose de ressources suffisantes pour l'alimentation des poulinières. Après le sevrage jusque vers deux ou trois ans, il se contente d'une nourriture peu abondante, herbe et fourrage surtout : une contrée bien pourvue de pâtures, mais cultivant peu de céréales, peut l'élever commodément. Après deux ou trois ans, jusqu'à la vente au commerce, le cheval devient plus exigeant; il est en pleine croissance, il faut donner aux grains une large part dans son régime : un pays producteur de céréales convient bien à son élevage, pourvu qu'il joigne à ses champs de céréales quelques champs de prairies artificielles; ce qui lui est d'autant plus facile que les prairies artificielles constituent une excellente préparation au blé ou à l'avoine. L'élève se fait donc dans les conditions les plus favorables, si elle commence dans un pays de pâtures et se poursuit dans un pays de culture proprement dite.

C'est là l'association type. Elle présente des avantages pour les deux régions associées : la région productrice, où la surface commencée est moindre, peut se contenter pour ses travaux des poulinières et des poulains; la région d'élevage, presque tout entière emblavée, se trouve fort bien de disposer d'un grand nombre de jeunes chevaux, à un âge où ils sont aptes au labeur. La première est dispensée de garder des chevaux qu'elle ne pourrait guère alimenter, la seconde de nourrir des poulinières et des poulains qu'elle ne saurait utiliser : les pays d'élevage sont à l'ordinaire cultivés à l'aide de chevaux, ceux de production, à l'aide de juments.

La division de l'élevage permet de produire plus : les régions de pâtures, tôt délivrées du souci de l'alimentation des poulains, ont pu les multiplier; les régions de culture, au lieu d'user les chevaux jusqu'à leur mort, trouvent leur compte à les remplacer par de jeunes animaux, en plus grand nombre, qui sont revendus avec un bénéfice et incessamment renouvelés.

La plus ou moins grande facilité du dédoublement de l'élevage n'a pas été sans influencer sur la prospérité des régions productrices : le contact immédiat d'un pays de pâtures et d'un pays à céréales a été pour tous les deux une bonne fortune; le Perche ne se serait pas si vite enrichi s'il n'avait été aux portes de la Beauce; le Boulonnais n'a eu qu'à se féliciter d'être voisin de la Picardie; le Coten-

tin et le Bocage normand du Bessin et de la plaine de Caen; le Nivernais-Morvan a pu développer son élevage grâce à la proximité des terres de culture du Sénonais et des vallées supérieures de l'Yonne et de la Seine. Par contre, la Franche-Comté a souffert de n'avoir près d'elle que la petite et assez médiocre plaine de la Saône et d'être obligée d'envoyer ses poulains au loin, jusque dans la Champagne et la Brie; la Bretagne, victime de son isolement loin de toute terre fertile, a dû d'abord subordonner son élevage à celui du Perche, puis se résigner à expédier ses poulains aux clients les moins riches et les plus éloignés, au Berry, à la plaine de Valence, au Midi (4).

Notons enfin l'extrême importance de la nature des terrains dans les pays de culture, où s'achève l'éducation des jeunes chevaux. Les circonstances les meilleures sont réalisées lorsque le cheval ne doit se livrer qu'à des travaux peu fatigants; cette condition est réalisée dans les pays à sol léger, peu compact, où l'on a gardé l'habitude des labours peu profonds : les terrains calcaires, souvent recouverts de limons, sont donc les plus favorables (5). Or, si nous consultons une carte géologique, où les limons quaternaires sont indiqués (la seconde édition de la Carte géologique à l'échelle du 1.000.000^e, par exemple), nous constatons que ces sols sont situés surtout dans la Beauce, les plaines bas-normandes, le pays de Caux, la Picardie. Ce sont là précisément les régions qui se consacrent le plus à la terminaison de l'élevage; elles ont été favorisées par la qualité de leurs terres autant que par la proximité des régions de pâtures, Boulonnais, Perche, Basse-Normandie; celles-ci ont dû à l'excellente qualité de leurs voisines une part de leur prospérité. Au contraire, les pays de terres d'argile ou de calcaire dur sans limon ont été par là mis dans une situation inférieure, et les contrées productrices voisines en ont souffert par contre-coup;

(4) Il y a, sur la côte méridionale de la Bretagne, une zone d'élevage des jeunes poulains nés dans le Léon, mais elle est de faible importance.

(5) Même dans les régions qui élevaient le cheval jeune et l'employaient aux labours en même temps que les poulinières, le souci de ménager les animaux a influé sur le mode de culture. Dans le Perche, Laulanhier, 342, p. 4, signale « la lenteur avec laquelle le cultivateur procède et le peu de profondeur qu'il donne à ses labours dans la crainte de fatiguer les animaux ou de les faire avorter ».

le Nivernais, par exemple, s'est assez mal trouvé de n'avoir pour associée principale que la zone de moyenne culture de la Champagne, du Sénonais et de la Haute-Bourgogne, aux sols difficiles à labourer.

La division de l'élevage n'est pas un phénomène aussi simple qu'on le croit généralement : à l'ordinaire, on distingue seulement le pays producteur, où sont les « naisseurs », et le pays d'élevage proprement dit, où sont les éleveurs. Cette distinction est exacte en gros; mais, à regarder les choses de près, le dédoublement n'est réalisé qu'assez rarement sous sa forme pure : par exemple, dans la Basse-Normandie, dans le Midi pyrénéen. Même alors, il est fort différent selon les lieux : l'âge auquel le poulain passe d'un pays dans l'autre varie; dans le pays de Caux, il arrive du Boulonnais à 12 ou 18 mois dans la partie orientale, du Boulonnais ou du pays de l'Eure à 30 mois dans la partie occidentale (il en allait ainsi, du moins, il y a un demi-siècle). Surtout, le dédoublement est remplacé souvent par une division plus complexe; le cheval passe par trois mains différentes : un cultivateur le garde jusqu'au sevrage, un second se charge de son premier élevage, un troisième l'achète, à un âge qui varie selon les lieux, et termine son éducation. Ici, plus de règle fixe, mais une infinie diversité; l'élevage s'ajuste avec une étonnante souplesse aux conditions changeantes du milieu agricole.

À l'heure actuelle, les relations entre pays producteurs ne sont pas stables : des transformations, encore inachevées, sont en voie d'accomplissement. Nous remonterons donc, pour étudier les associations dans l'élevage, à une époque un peu antérieure, le milieu du XIX^e siècle; nous aurons ainsi un point de départ; nous dirons ensuite quelles sont les modifications en cours.

A. — LES ASSOCIATIONS DANS L'ÉLEVAGE VERS LE MILIEU DU XIX^e SIÈCLE. — Nous avons représenté les associations les plus importantes par une carte d'ensemble (Carte 5) (6).

(6) On trouvera dans les notices de l'Atlas publié par Gayot en 1852, 127, des renseignements précis sur la plupart des régions.

On saisit au premier coup d'œil l'attraction exercée par la grande région de culture parisienne et par le marché de vente le plus important, Paris. Les principales contrées productrices sont disposées en arc de cercle autour du bassin parisien : Boulonnais, Picardie, pays de Caux, Basse-Normandie, Perche-Beauce, Nivernais-Morvan, Ardenne; à l'arrière-plan, une seconde série de contrées d'élevage se rattache indirectement au centre d'attraction : la Bretagne par l'intermédiaire du Perche, le Poitou-Vendée par l'intermédiaire du Berry, la Franche-Comté par l'intermédiaire de la Bourgogne et de la Champagne.

Les modes d'association sont très variés. Pour la plaine de Tarbes, par exemple, l'association est, si l'on peut dire, du type 2 ; l'animal passe par deux mains : naissance dans la plaine de Tarbes, élevage dans la Gascogne (départements des Basses-Pyrénées et du Gers). En Basse-Normandie, l'association du Cotentin et des plaines normandes réalise également le cas type du dédoublement de l'élevage (7). Dans le cas du Perche, l'association est du type 3 : naissance dans le Petit Perche, premier élevage dans le Perche proprement dit, second élevage en Beauce (8). Le Nivernais réalise un type intermédiaire; le cheval passe par trois mains, mais dans deux pays seulement : Nivernais (naissance, premier élevage), partie voisine du Bassin de Paris (élevage). Le Nord de la France (sauf le pays de Caux, où l'association est du type 2 : naissance et premier élevage dans le Boulonnais, élevage dans le pays de Caux) nous offre une division bien autrement variée et originale : l'association y est du type 3 : Boulonnais (naissance), plaines picardes (premier élevage), Ile-de-France (élevage); les époques où les chevaux changent de mains diffèrent fort selon les lieux (9).

Nous pourrions multiplier les exemples; nous nous contenterons d'étudier en détail le cas le plus curieusement complexe, celui de l'Ouest vendéen et poitevin.

Les associations dans l'élevage dans l'Ouest vendéen et poitevin.
— La division de l'élevage dans l'Ouest vendéen et poitevin est ex-

(7) Voir plus loin, 3^e partie, III, L'élevage du cheval dans la Basse-Normandie.

(8) Voir plus loin, 3^e partie, I, L'élevage du cheval dans le Perche.

(9) Voir plus loin, 3^e partie, II, L'élevage du cheval dans le Boulonnais.

trêmement variée. C'est que la région est fort hétérogène et que l'élevage du mulet vient compliquer les choses (Carte 6).

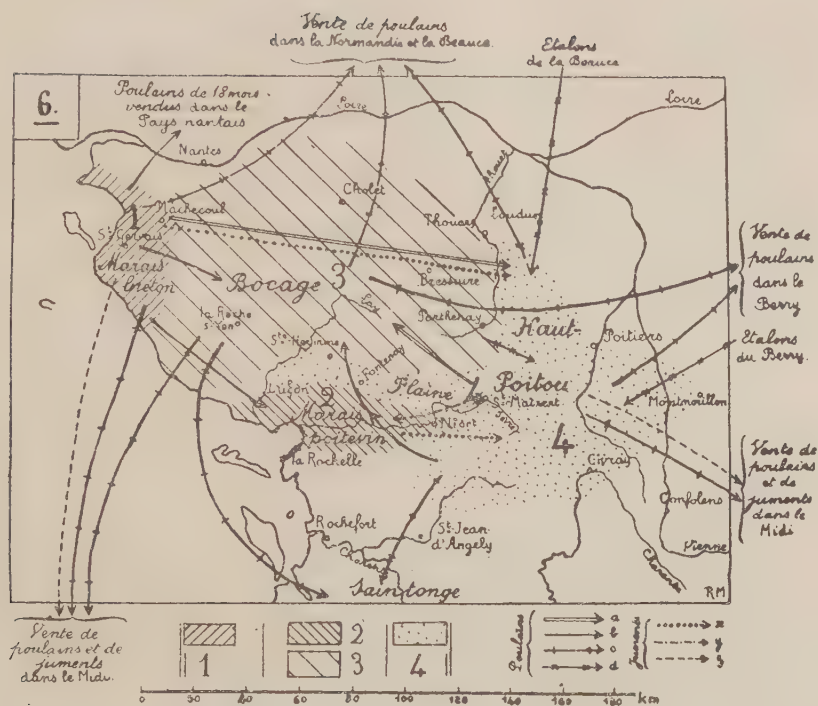
Cette région comprend trois groupes de pays fort distincts : 1^o les Marais desséchés, au Nord, le Marais breton (Marais de Mache-coul et de Saint-Gervais), au Sud, le Marais vendéen ou poitevin (Marais de Luçon); 2^o le Bocage vendéen et la Gâtine; 3^o la Plaine et le Haut-Poitou, y compris les environs de Fontenay-le-Comte; ce groupe est circonscrit par une ligne passant par Poitiers, Loudun, Thouars, Bressuire, Sainte-Hermine, Fontenay, Saint-Jean-d'Angély, Confolens, Montmorillon; il se prolonge vers le Sud dans la région charentaise.

Ces groupes diffèrent entre eux pour la combinaison de la production et du premier élevage et pour leur participation à l'élève du mulet.

Production et premier élevage se font dans l'ensemble de la région; l'élevage proprement dit s'achève au dehors, en Normandie, en Beauce, dans le Berry, la Saintonge ou le Midi. Toutefois, les Marais et la région vendéenne élèvent jusqu'à la vente à la remonte un petit nombre de chevaux de demi-sang.

1^o Les Marais. — Le Marais breton est avant tout pays de production. Les poulains sont vendus, en petit nombre, à 6 mois dans les plaines du Haut-Poitou, d'autres, plus nombreux, à 18 mois, à la foire de la Garnache du 11 novembre, à des cultivateurs du pays nantais, du Bocage vendéen, du Marais poitevin, la plupart enfin à 2 ans, entre le 15 mai et le 20 juillet, aux foires de Bouin, de Sallertaine, surtout de Saint-Gervais, à des marchands normands et berrichons; les Normands achètent les meilleurs et les revendent comme normands au bout de deux ou trois ans; les Berrichons font emplette des poulains lourds et communs, les font labourer quelques années dans le Berry, puis les vendent pour les transports sous le nom de Berrichons.

Le Marais poitevin vend aussi ses poulains à 6 mois dans la Plaine, à 18 mois dans le Bocage; mais il ne se contente pas, comme le Marais breton, d'élever ses propres produits, il achète des poulains de 6 mois dans les plaines et les revend à 18 mois dans le Bocage, des poulains de 18 mois dans le Marais breton qu'il revend 6 mois après au Bocage. Mais le but principal de la production est la jument mulassière, vendue à 18 ou 22 mois aux plaines du Poitou; les



VENDÉE. POITOU. ÉLEVAGE ET PRODUCTION DU CHEVAL
(vers 1850).

1. Région uniquement productrice; vente de poulains de 6, 12 ou 18 mois.
2. Région combinant la production de poulains vendus à 18 mois et l'élevage de poulains de 6 à 18 mois.
3. Région combinant la production de poulains vendus à 2 ans et l'élevage jusqu'à 3 ans de poulains achetés à 6 et 12 mois.
4. Région produisant et élevant surtout le mulet; faible production de poulains.
 - a. Mouvement des poulains de 6-8 mois.
 - b. Mouvement des poulains de 18-24 mois, dans l'intérieur de la région.
 - c. Exportation de poulains de 18, 24 ou 30 mois (dans le Berry, la Normandie, la Beauce, la Saintonge, le Midi).
 - d. Vente de poulains de 2 ans devenant étalons.
 - x. Vente de juments mulassières (18-22 mois).
 - y. Vente de pouliches de 9 mois, destinées à devenir mulassières.
 - z. Exportation de juments de 4 à 6 ans.

N.-B. — Les flèches traversant la mer n'indiquent pas un déplacement par voie de mer; les déplacements ont lieu par terre.

étalons mulassiers, destinés à la reproduction de la race mulassière, quittent aussi le Marais à 18 mois, séjournent 4 mois dans le Bocage, arrivent enfin dans les plaines, où ils font la monte. Les ventes et achats se font aux foires de Sainte-Gemme et surtout de Luçon.

2° Le Bocage. — Ainsi les Marais vendent tous leurs produits à 2 ans au plus tard. C'est qu'arrivé à cet âge, le poulain, nourri dans des prairies à demi marécageuses, est lourd, empâté, lymphatique; transporté sur les terres moins riches, sur le sol dur du Bocage, il s'affine et, selon l'expression pittoresque d'Ayrault, « se condense ». Les poulains, nés dans le Bocage ou achetés jeunes au dehors, sont revendus à 2 ans ou 2 ans 1/2 aux pays d'élevage, les plus fins en Normandie, où ils deviennent normands, les plus petits en Auvergne et dans le Midi, la plupart en Beauce, dans le Berry, en Saintonge. Les transactions se font surtout aux foires de Fontenay, d'Oulmes, de Saint-Maixent.

3° Les plaines vivent de la production du mulet. Chaque ferme possède trois à huit juments mulassières. A deux ans, on les livre au baudet; celles qui le refusent ou ne sont pas fécondées par lui (1/5^e environ) sont seules servies par l'étalon. La production du cheval n'est donc qu'un pis-aller : on essaie de l'utiliser pour l'élève future du mulet; l'étalon est un étalon mulassier, le but est la naissance d'une pouliche dont on fera une mulassière; la naissance d'un poulain est considérée comme un demi-avortement. Aussi la plupart des poulains sont-ils vendus, aussitôt sevrés, au Marais poitevin ou au Bocage.

B. — LES ASSOCIATIONS DANS L'ÉLEVAGE : L'ÉVOLUTION ACTUELLE. — Les rapports des différentes régions sont, d'une manière générale, restés les mêmes. Il faut noter cependant :

1° La tendance de plus en plus marquée des régions productrices riches, en possession d'une race de bonne qualité, à pratiquer l'élevage complet. C'est ce qu'on constate très nettement dans le Perche et dans le Nivernais, où la région qui fait naître tend à devenir, en partie au moins, la région qui termine l'éducation et qui vend au commerce; cela est vrai surtout des animaux de grande valeur, de ceux notamment destinés à la reproduction.

La même tendance se fait sentir dans le Léon, fertile grâce aux engrais marins.

Les pays à sol moins riche échappent encore à cette tendance. Le littoral septentrional de la Bretagne, le Léon excepté, continue à vendre ses chevaux jeunes; de même, le Bas-Maine. Le Boulonnais ne pratique que par exception l'élevage complet : il envoie ses poulains dans des pays plus fertiles; le mode d'élevage n'a guère changé depuis le XVIII^e siècle, et la description que nous en donne tel auteur contemporain, M. Demangeon par exemple (10), rappelle de la façon la plus frappante celle qu'on lit dans les rapports de tel inspecteur des haras au XVIII^e siècle, M. de Plancy par exemple (11). Dans l'Ardenne aussi, la production reste localisée sur les terrains anciens et jurassiques argileux, aux terres fortes imperméables, l'élevage sur les terrains crayeux au sol léger de la partie voisine de la Champagne (12).

2° Les relations entre pays de production et pays d'élevage tendent à se simplifier en beaucoup de lieux. Dans la Vendée et le Poitou, l'élevage est moins compliqué à l'heure actuelle qu'au milieu du XIX^e siècle. Il en est de même dans le Nord de la France : le poulain boulonnais, de moins en moins recherché dans les grandes plaines picardes par suite de la faveur du bœuf de trait et, dans la partie orientale, des chevaux ardennais et de la « race de trait du Nord » (13), quitte le Boulonnais à 6 ou 18 mois et va soit dans le Vimeu, soit dans le pays de Caux; la majeure partie se rend dans le Vimeu, qui est ainsi la principale annexe du Boulonnais (14). En Bretagne, la « grande émigration des chevaux vers l'Ouest » (15), essentielle dans la première moitié du XIX^e siècle, le cède en importance, aujourd'hui, à la grande émigration des chevaux bretons vers le Midi.

(10) Demangeon, 248, p. 250-252.

(11) Mémoire sur les haras du Boulonnais, 25 sept. 1767 (Arch. nat., H 6¹).
— Voir plus loin, 3^e partie, II, L'élevage du cheval dans le Boulonnais au XVIII^e siècle.

(12) Prod. anim., 111, Ardenes.

(13) *Ibid.*, aux articles des différents départements.

(14) Demangeon, 248, p. 249-251; Gallier, 250, p. 724-726; Sion, 320, p. 382-384.

(15) Huzard fils, 104, p. 99.

3° Une dernière caractéristique, en effet, de la période récente, c'est que les associations entre régions d'élevage et régions de production sont autrement souples que par le passé. Autrefois, pouvaient seules s'associer des contrées relativement voisines, et la juxtaposition de deux pays à caractères opposés faisait l'excellence d'un élevage. Les chemins de fer permettent maintenant le transport des jeunes chevaux à grande distance et l'union de pays fort éloignés. Les poulains sont souvent transportés très loin de leur pays natal (16). Ceux du Perche, par exemple, sont expédiés dans toute la France de l'Ouest, dans le Centre, dans le Midi même. Les boulonnais s'exportent dans la Brie, le département de l'Yonne, dans le Midi, la plaine de Valence notamment et aussi la région des grands vignobles du Bas-Languedoc et le département de la Haute-Garonne. Le nivernais ne quitte guère les alentours du Nivernais et du Morvan, non plus que l'ardenais, ceux de l'Ardenne et de la Lorraine; quelques-uns cependant partent pour le Midi. Le cas le plus net est celui du cheval breton. Les poulains sont expédiés du littoral septentrional de la péninsule, surtout du Léon, et se répandent dans tout le Midi et jusqu'en Espagne; ce sont eux qui font les travaux des champs, les charrois des villes, partout où travaux et charrois sont faits par le cheval commun; en Camargue même, le breton a supplanté et éliminé le cheval de race locale. Cette émigration lointaine des chevaux bretons date d'une trentaine d'années, elle se développe toujours. La Bretagne garde son rôle traditionnel de « pépinière » de poulains : elle l'exerçait au XVIII^e siècle au profit de la Normandie, pendant la plus grande partie du XIX^e au profit de l'Ouest et particulièrement du Perche, actuellement au profit du Midi.

Dans cette association de la Bretagne et du Midi, une région joue un rôle important et original, la plaine de Valence. Le nombre des chevaux, faible vers 1840, y reste peu élevé, mais, tandis que la proportion des poulains dans l'ensemble des chevaux était faible en 1840, elle est actuellement extraordinairement forte ; pourtant, les naissances sont peu nombreuses (17). C'est que l'élevage des pou-

(16) Ce qui suit d'après Prod. anim., III, *passim*.

(17) Département de la Drôme. Nombre des chevaux : 1840, II.137;

lains nés en Bretagne et vendus dans le Midi a pris un grand développement dans la plaine de Valence depuis 20 à 30 ans (18).

Les jachères ont été supprimées depuis une trentaine d'années, les prairies artificielles se sont répandues très rapidement, la luzerne surtout; les ressources fourragères se sont trouvées fort augmentées. Valence était depuis longtemps un centre de commerce des chevaux, la région environnante s'est faite le centre d'approvisionnement du Midi; c'est une industrie déjà existante qui s'est développée. On ne fait naître presque nulle part (sauf vers Lus-la-Croix-Haute), mais on achète des poulains de 6 mois et des chevaux de 18 mois, 3 ans et 4 ans; les poulains, de beaucoup les plus nombreux, sont des bretons (19), les chevaux, des percherons, des nivernais, quelques ardennais et boulonnais; poulains et chevaux sont castrés, élevés et revendus. On évalue leur nombre, dans le département de la Drôme, à 4.000, dont 2.300 poulains; de ces 2.300, 1.000 restent dans le département, surtout dans la partie haute; les autres sont vendus à 5 et 6 ans dans la vallée du Rhône, la Provence, le Bas-Languedoc, un petit nombre en Italie et en Espagne.

Dans les environs de Montoisson (près de Crest), ce rôle d'intermédiaire entre la Bretagne et le Midi se réduit encore; le séjour des jeunes chevaux bretons n'est plus, pour ainsi dire, qu'une étape : ils traversent le pays, n'y restant que le temps nécessaire pour subir la castration et s'en remettre; les marchands les mettent quelques mois en pension chez des cultivateurs, pour 75 francs; puis ils les reprennent et les vendent dans la région vinicole du Bas-Languedoc, en Espagne, en Italie. On évalue à 300 par an le nombre de ces chevaux.

En somme, les rapports entre les régions de production et les régions d'élevage se sont peu modifiés depuis un demi-siècle, et ils se sont modifiés dans le même sens que l'agriculture tout

1906, 23.050. — Proportion des jeunes chevaux au-dessous de 3 ans dans l'ensemble des chevaux : 1906, 32 % (1840, moins de 10 %). Voir cartes 1 et 2. — Naissances en 1892 : 0,11 par kmq. Voir carte 3.

(18) Prod. anim., III, Drôme; D. Faucher, La Plaine de Valence (Ann. de Géogr., XXIII, 1914, p. 127-150), p. 143; et renseignements oraux.

(19) Quelques-uns viennent de l'Auvergne, de la région des Coirons, de l'Ardenne.

entière : l'élevage du cheval doit s'adapter à une agriculture de plus en plus spécialisée et de plus en plus affranchie des difficultés de transport qui la gênaient autrefois.

II. — Conditions générales de la production.

Reportons-nous à la carte des principales régions productrices (carte 4). Nous saisissons les conditions générales de la production du cheval.

1. — CONDITIONS NATURELLES.

Influence du climat. — L'influence du climat est visible. Les régions productrices sont toutes dans le Nord ou le centre de la France; il n'y en a pas dans le Midi, sauf le Midi pyrénéen et les Landes.

Un climat sec et chaud n'est pas favorable à l'élevage du cheval tel qu'on le pratique en France; il ne permet pas qu'il y ait des pâturages; aussi la région provençale, la région chaude et sèche par excellence en France, ne fait-elle pas naître de chevaux.

La Camargue, autrefois, avait ses troupeaux, ses « manades », de chevaux; mais n'était-ce pas le seul moyen d'utiliser ces espaces stériles et déserts, que d'y jeter des bandes de chevaux et de bêtes à cornes, qui y vivaient abandonnés et s'y reproduisaient à l'aventure ? pauvres bêtes d'ailleurs, qu'on ne put jamais améliorer et qui valaient ce que valaient leurs maigres pâturages, étendues sableuses ou marais roseliers. La Camargue a été mise en culture : les petits chevaux camargues à la robe blanche ont presque entièrement disparu et ce sont des « bretons » qui travaillent aux champs (20).

Les régions méridionales à climat chaud, mais bien arrosées, sont déjà plus favorisées; les seules régions d'élevage du Midi sont dans le Sud-Est, là où les pluies sont fortes, Landes et Pyrénées (21). Même sur cet élevage, cependant, l'influence du climat se fait sentir.

(20) Voir plus loin.

(21) Dans les Alpes, l'élevage du cheval est négligeable. On fait naître, avec les juments employées aux travaux des champs, des poulains mulassiers

Elle se fait sentir sur le nombre des chevaux. Les Landes, le Béarn, la Navarre, les hautes vallées des Pyrénées occidentales font naître relativement peu (22). L'élevage du cheval y est moindre qu'autrefois; dans les Landes, le dessèchement des marais et le boisement chassent peu à peu l'élevage : il n'est plus qu'une survivance; ici d'ailleurs, comme dans la Camargue, ce n'était pour ainsi dire qu'un expédient pour tirer parti des landes, et les produits en étaient médiocres; dans les pays pyrénéens, il y a aussi diminution : nourrir des bêtes bovines ou même produire des mulets paraît plus avantageux. Seule, peut passer pour une grande région productrice la Plaine de Tarbes : c'est que l'élevage s'y est spécialisé; c'est à peu près le seul lieu en France qui fasse naître, avec quelques étalons arabes purs sang, le cheval croisé anglo-arabe, recherché par la cavalerie légère; l'élevage tire presque toute sa fortune des achats de l'armée; là même, du reste, il est en crise.

L'influence du climat se fait sentir sur la nature des chevaux. Faute de pâturages gras, fournissant une nourriture substantielle, le cheval reste de faible taille; il est sec, nerveux, mais petit : il en est ainsi du cheval de luxe de Tarbes et du médiocre landais; il en était de même du camargue. Le cheval du Midi n'est qu'un cheval de selle; on ne peut l'employer au trait, à moins qu'on ne l'attelle à une voiture légère, ni à la culture, si ce n'est pour des travaux sans importance et pour ne point se résoudre à le laisser sans emploi; il n'est même pas propre à tous les cavaliers : la cavalerie légère, d'où les hommes pesants sont exclus et qu'on évite de trop charger, l'achète seule.

Il en va tout autrement dans les régions du Centre et du Nord; les pays d'élevage y ont presque tous un climat tempéré et humide. Les chevaux naissent en grand nombre, surtout dans la partie

dans le Chablais et le Faucigny (Ph. Arbos, *L'économie pastorale dans quelques vallées savoyardes* [Recueil des travaux de l'Institut de Géographie alpine, I, 1913. p. 45-71] p. 66) et dans les environs de la Seyne (Ph. Arbos, *L'élevage dans les Alpes, rapport de mission* [Le Bulletin des Hautes-Alpes, mars-mai 1913] n° du 2 mai).

(22) Naissances par myriamètre carré, 1892 : Landes, 25 ; Basses-Pyrénées, 33 ; Hautes-Pyrénées, 23 ; Haute-Garonne, 27 ; Ariège, 22 ; Pyrénées-Orientales, 20. Comparer avec les départements du Nord de la France : Maine-et-Loire, 56 ; Seine-Inférieure, 91 ; Manche, 257 ; Finistère, 305.

soumise au climat maritime humide par excellence, l'Ouest. Les pâturages sont d'excellente qualité : le cheval, bien nourri, se développe, il prend de la taille et de la chair; il est prêt aux durs travaux de la culture et du charroi; l'emploie-t-on à la selle, il est propre aussi à la voiture : la grande différence entre le cheval de selle du Midi et celui du Nord, c'est que le premier n'est guère qu'un cheval de selle, et que le second est en même temps — et, pourrait-on dire, est surtout — un carrossier.

Un climat tempéré humide est donc le plus favorable à l'élevage; un tel climat permet seul la production des chevaux de taille et de poids, les plus recherchés, les plus « marchands », si l'on peut dire, à l'heure actuelle. Dans les pays humides du Nord, les pâturages sont gras; dans les pays chauds et secs du Midi, ils sont maigres. Les chevaux du Nord sont plus grands, plus forts, moins vifs; les chevaux du Midi, plus petits, plus fins, plus nerveux. Cette opposition frappe dès l'abord quiconque voit ensemble des animaux des deux provenances, au Concours central annuel des animaux reproducteurs, par exemple.

C'est bien un trait fondamental et permanent, car aux époques antérieures, en dépit des changements profonds qu'a subis l'élevage, la distinction des chevaux du Nord et des chevaux du Midi a été faite par les anciens hippologues. Jean Jourdin, qui écrivait au milieu du XVII^e siècle, l'a très bien exprimée (23) (Voir carte 10). Au XVIII^e siècle, Préseau de Dampierre a finement noté la distinction entre les deux sortes de chevaux et la transition qui conduit de l'une à l'autre (24). Enfin, Lullin de Châteaueux écrivait dans la première moitié du XIX^e siècle : « Une loi physiologique semble avoir réglé cette distribution, en décidant que le cheval serait toujours souple, fin et léger dans les pays méridionaux, c'est-à-dire plus propre à être monté qu'à traîner des fardeaux dont le poids dépasse ses forces, tandis qu'en revenant dans les régions tempérées, sa taille se renforce, son poids augmente et ses formes s'épaississent avec le développement qu'une nourriture plus grossière, mais plus abon-

(23) Jourdin, 27, p. 24. Voir aussi Menou, 29, p. 13; Markam, 28, p. 395-396, a très bien noté les différences dans la forme du sabot entre chevaux du Nord et chevaux du Midi.

(24) Préseau de Dampierre, 55, p. 29-30.

dante, donne à son système lymphatique. Le cheval flamand offre le plus haut terme de cette tendance » (25).

Influence du sol. — Toutes les régions de production sont des régions de terrains imperméables. Telles sont les plus importantes, celles de l'Ouest, c'est-à-dire la Bretagne, le Bas-Maine, le Bocage normand et le Cotentin, la Vendée (terrains anciens du Massif armoricain), une partie du Haut-Maine et le pays du Merlerault (Jurassique argileux), le Perche (marnes cénomaniennes et argile à silex), le Marais poitevin (alluvions). Telles aussi les régions productrices du Nord de la France, Boulonnais (marnes jurassiques), Flandre (argiles tertiaires et alluvions), Hainaut et Thiérache (marnes crétacées); celles du Nord-est, Ardenne (terrains anciens), Bassigny (marnes du Lias), partie méridionale de la Champagne humide (marnes du Crétacé inférieur); celles du Massif central, Morvan (terrains anciens) et ses abords, Nivernais et Charolais (marnes du Lias), Auvergne et Limousin (terrains anciens); telles enfin les Landes (sables quaternaires à sous-sol imperméable d'alias) et la partie occidentale du Midi pyrénéen (terrains secondaires imperméables du Pays basque et du Béarn, terrains quaternaires argileux de la Chalosse, alluvions des hautes vallées pyrénéennes).

On produit donc le cheval dans des régions humides au sol imperméable : ce sont les conditions les plus favorables à l'établissement des pâturages. Mais toutes les régions qui répondent à cette définition ne font pas naître le cheval : telles, par exemple, le Pays de Bray, la partie septentrionale de la Champagne humide, la plus grande partie du Massif central; elles élèvent seulement des bêtes à cornes. On peut poser comme règle que les régions humides à sol imperméable sont des régions d'élevage : toutes — ou presque toutes — élèvent les bêtes à cornes, quelques-unes seulement le cheval. Cela nous conduit à examiner les rapports de la production du cheval et de celle des bêtes bovines.

Il y a pourtant des régions imperméables humides qui ne sont point des régions d'élevage. Ces anomalies s'expliquent par des rai-

(25) Lullin de Châteauvieux, 229, p. 2-3.

sons naturelles, comme pour la Brie, ou par des raisons historiques, comme pour la Lorraine.

La Brie ne fait naître ni bêtes bovines ni chevaux: les bœufs de travail sont achetés dans le Charolais, le Nivernais, plus rarement la Vendée (race parthenaise) ou le Cantal (race de Salers), les vaches laitières surtout dans le Morvan, le Nivernais et la Normandie, les chevaux dans l'Ouest, le Morvan, le Nivernais et l'Ardenne (26). C'est que le sous-sol imperméable de la Brie est recouvert par une couche épaisse de limon, le sol par excellence de la betterave à sucre et du blé; l'élevage, moins avantageux que la grande culture, est délaissé.

Sur les terrains marneux de la Lorraine, en particulier les marnes du Lias, l'élevage n'est guère pratiqué (27) ou plutôt ne l'était guère jusqu'à une époque récente; les prairies naturelles n'y occupaient qu'une faible étendue, bien que le sol soit très favorable à la croissance de l'herbe (28).

On y fait naître, cependant, un nombre relativement élevé de chevaux (voir Carte 3); mais les chevaux de ces pays, produits uniquement pour les besoins locaux, sont des plus médiocres (29); le cheval lorrain est petit et malingre; il n'est bon qu'au labour et au charroi; encore en faut-il atteler quatre à la charrue (30).

Si le cheval ne vaut rien, ce n'est pas que le sol soit stérile (le Bassigny, au Sud de la bande des marnes du Lias, a toujours été un pays de production), c'est que le cultivateur ne veut pas l'alimenter (31). Il obéit en cela à une vieille tradition.

(26) Prod. anim., III, p. 486.

(27) *Ibid.*, p. 335: Meurthe-et-Moselle; p. 342, Meuse; voir aussi p. 343 et 345.

(28) Risler, 235, t. I, p. 25: « Les Lorrains s'obstinent à faire du blé dans les marnes du Lias; ce blé leur coûte très cher..., puisqu'il faut, pour le produire, préparer les terres par une jachère qu'on laboure trois fois avec des charrues attelées de quatre bêtes. Ils feraient bien mieux de laisser pousser cette mauvaise herbe qu'ils cherchent en vain à détruire; ils obtiendraient ainsi de riches herbages ».

(29) Voir la description du capitaine L. Champion, Jeanne d'Arc écuyère, Paris, 1901, in-8, p. 19-20.

(30) Au milieu du XIX^e siècle, on en attelait couramment six, quelquefois huit, et même plus à la charrue, six au moins aux chariots, même peu chargés: Gayot, 127, Rosières.

(31) *Ibid.*, « La médiocrité du cheval trahit la pauvreté du régime alimentaire ».

Elle remonte aux époques troublées antérieures au XIX^e siècle. Les témoignages des auteurs du XVIII^e siècle et du commencement du XIX^e sont très probants. Les chevaux lorrains de ce temps-là avaient moins de valeur encore que ceux d'aujourd'hui (32) « Six bons chevaux comme les bidets de Normandie rendaient autant de services que vingt bidets lorrains » (33). Ceux-ci étaient très mal nourris, à dessein : dans cette région sans cesse foulée par les armées, les paysans ne voulaient posséder que de petits chevaux qu'on ne pût réquisitionner (34).

En fait, depuis que les guerres ont pris fin, les chevaux ont été un peu améliorés et l'élevage a progressé (35). Toutefois il n'y a un progrès marqué que depuis une vingtaine d'années (36) et les chevaux lorrains restent très médiocres (37).

(32) Sur l'ancien cheval lorrain, voir : Mémoire sur l'établissement des haras en Lorraine, s. d. (après 1756) (Arch. min. guerre, Arch. techniques, Cavalerie; Organisation, IV; pièces sans date. Carton 28); Bouchet-Lagetièrre, 70, p. 53-55; Huzard, 49, p. 53-55; Maleden, 53, p. 42 et 47-50; Gayot, 7, 11, 4, p. 244-245 et 258-259; Moll et Gayot, 106, p. 454.

(33) Mémoire sur l'établissement des haras en Lorraine, cité plus haut.

(34) Huzard père, 49, p. 56 : « On fait remonter aux guerres de Louis XIV la dégénération de ces races; les cultivateurs, obligés de fournir aux magasins des armées et à toutes les réquisitions, privés des subsistances nécessaires pour les animaux qui leur restaient, firent comme beaucoup de ceux de nos jours; ils évitèrent d'avoir des chevaux de taille, et se bornèrent à de petits chevaux rabougris et défectueux qui suffisaient à leurs besoins, que les réquisitions rejetaient et qui coûtaient beaucoup moins à nourrir ». Voir aussi : *Ibid.* p. 58 (Vosges); Bouchet-Lagetièrre, 70, p. 55; Maleden, 53, p. 47; capitaine L. Champion, 244, p. 12-13. — En Alsace aussi, l'élevage des chevaux a souffert des guerres trop fréquentes : De la Houssaye, Mémoire concernant les haras de la province d'Alsace, 1700 (Arch. min. guerre, Arch. anciennes; correspondance; Vol. 1465, pièce 23) : « L'accablement où ils sont des corvées pendant les guerres dégoûte d'avoir des chevaux » (même note, lettre de Pontchartrain à l'intendant d'Alsace, 14 août 1692, *Ibid.*, Vol. 1438, pièce 71); Thiéry, 242, p. 48.

(35) Dès 1850, Gayot, 127, Rosières, note que dans le département de la Meuse la taille des chevaux s'est élevée et qu'ils sont mieux soignés.

(36) Voir en particulier : G. Gravier, La Plaine lorraine (Annales de Géographie, XIX, 1910, p. 440-455), p. 449-450.

(37) Champion, 244, p. 12-13. « Les cultivateurs pourraient, au milieu d'une armée d'invasion, continuer paisiblement leurs travaux sans que ni cavaliers ni artilleurs songeassent à dételer leurs chevaux ».

2. — LES CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE LA PRODUCTION DU CHEVAL.

Élevage du cheval et élevage des bêtes bovines. — Il n'y a pas de région où le seul, ni même le principal élevage soit celui du cheval; partout où il est pratiqué, il coexiste avec l'élevage des bêtes bovines et lui est subordonné.

C'est que ce dernier dispose de débouchés plus nombreux et plus sûrs; c'est qu'il est plus facile et convient mieux à la plupart des cultivateurs, notamment aux petits cultivateurs; c'est qu'il est moins coûteux et, en règle générale, laisse plus de bénéfices.

Bocher, dans son rapport de 1873, a fort bien analysé les causes qui font préférer le bétail au cheval. Le prix moyen d'un herbagement en Normandie (Merlerault, vallée d'Auge, Cotentin, Bessin), dit-il, est de :

Poulinière suitée	338 fr.
Poulinière non suitée	268 fr.
Vache laitière	228 fr.
Bœuf	130 fr.

Aussi beaucoup de propriétaires ne veulent pas de chevaux dans leurs herbages; les autres n'acceptent qu'une tête chevaline pour 8 ou 10 têtes bovines. Le cheval a l'avantage de consommer les herbes que ne recherchent pas ou refusent les animaux de l'espèce bovine, « mais souvent il détériore l'herbage au lieu de l'améliorer, il défonce le sol dans ses courses fréquentes, tond l'herbe de trop près, ce qui nuit à la repousse du gazon, et enfin son engrais est trop chaud; le bœuf et la vache n'ont aucun de ces inconvénients » (38).

Depuis que ces lignes ont été écrites, les prix indiqués par Bocher se sont modifiés, mais leur proportion est restée la même (39).

Aussi, dans certaines régions, l'élevage des bêtes à cornes est-il seul pratiqué; parfois l'élevage du cheval est même interdit. C'est un cas fréquent dans le Pays de Bray.

(38) Bocher, 92, p. 9.

(39) Fortier, 95, p. 601. — Il en était déjà de même au milieu du XIX^e siècle: Lamoricière, 85, p. 120, et au XVIII^e siècle: exemple de la Normandie, La Fresnaye, 58, p. 54.

« Dans le Bray, dans cette région qui semblerait se prêter au « pouleinage », le bail interdit souvent de détériorer les bouveries en y laissant entrer des chevaux. Aussi presque tous les fermiers ne font-ils naître et n'entretiennent-ils que le nombre de chevaux strictement nécessaire à leur exploitation » (40).

Plus souvent les deux élevages sont associés, mais celui du cheval reste au second plan; il procure au cultivateur un bénéfice supplémentaire. On peut en effet mettre sans inconvénient jusqu'à dix poulains pour cent bœufs sans nuire à l'engrais des bœufs; généralement on en met moins : les clauses des baux limitent parfois le nombre des poulains à deux ou trois pour cent bœufs; c'était anciennement, nous dit-on, la règle la plus répandue (41).

En somme, conclut très bien M. Paul Fournier, « les éleveurs ou les herbagers qui élèvent des chevaux ne se livrent à cette branche d'industrie que d'une manière secondaire et que parce qu'elle est pour eux un objet d'économie plutôt relatif au terrain qu'au cheval » (42).

L'élevage du cheval ne prend un grand développement, sans jamais passer au premier plan, que dans les régions où il est vraiment rémunérateur : ce sont celles qui produisent le cheval de luxe, carrossier et cheval de selle (Normandie, quelques coins de la Bretagne, plaine de Tarbes) et le cheval de trait vendu à l'étranger (Boulonnais, Perche, Nivernais, Léon). Encore les premières subissent-elles une crise; les cultivateurs s'y plaignent fort de ne plus faire que de minces bénéfices.

Élevage du cheval et élevage du mulet. — Dans un petit nombre de régions, l'élevage du cheval subit la concurrence de celui du mulet.

La concurrence du mulet s'est fait surtout sentir au XIX^e siècle, jusqu'en 1866. La mule se vendait plus tôt (à six mois), plus sûrement, souvent plus cher que le poulain; on peut l'utiliser au bât, au labour, au charroi sans compromettre sa valeur. Aussi la production du mulet se développa-t-elle extraordinairement pen-

(40) Sion, 320, p. 383-384.

(41) Fournier, 115, p. 233.

(42) Fournier, 115, p. 233.

dant la première moitié du XIX^e siècle dans une grande partie du Midi, particulièrement le Limousin, l'Auvergne, le Bassin d'Aquitaine, les Pyrénées (43); elle donnait lieu à un commerce croissant.

Les Espagnols achetèrent un grand nombre de mulets dans les années qui suivirent 1815, car ils en avaient beaucoup perdu pendant les guerres du premier Empire; l'exportation décrut de 1828 à 1836 (44), puis augmenta jusque vers 1866; de 1836 à 1860, le gouvernement français acheta une grande quantité de mulets pour les campagnes d'Algérie, puis pour les guerres du second Empire (45).

A partir de 1850 environ, la vente à l'intérieur se restreignit (46): dans le Midi, on tend à substituer le cheval au mulet dans les travaux de la culture (47); mais, jusqu'en 1866, les exportations vers l'Espagne augmentèrent.

« La race mulassière, écrivait Legoyt en 1862, a diminué et on remarque que les exportations ont suivi une marche progressive. On sait d'ailleurs que le mulet est de plus en plus rarement employé en France par suite de l'amélioration de nos voies de communication de toute nature et que nos éleveurs, principalement ceux du Poitou, ne trouvent de débouchés qu'à l'étranger, en Espagne particulièrement » (48).

Or, le Poitou seul ou presque seul — et, dans une certaine mesure, le Midi pyrénéen, favorisé par le voisinage de l'Espagne — faisait naître des produits recherchés par les Espagnols; les mu-

(43) Richard du Cantal, 191, p. 404; Gayot, 7, I, 1, p. 100; Lamoricière, 85, Annexe A, *passim*, p. 207-286.

(44) Gayot, 127, Napoléon-Vendée.

(45) Lors de la guerre de Crimée, le gouvernement dut même importer une assez grande quantité de mulets; alors furent atteints les plus hauts chiffres d'importation de toute la période 1815-1906 (1854: 1116; 1855: 1720 la plus forte importation constatée; 1856: 1294).

(46) Sur tous ces faits, Gayot, 127, Napoléon-Vendée (Exportation de 1816 à 1850 par moyennes quinquennales); Tableaux décennaux du Commerce extérieur (à partir de 1827); Block, 163, 2^e éd., p. 84-85.

(47) Gayot, 127, Arles.

(48) Legoyt, 158 (Statistique de 1862, Introd.), p. LXII.

lets des autres régions se vendaient surtout en France, moins cher et moins facilement. Aussi les pays producteurs souffrirent-ils vivement dès 1850 de la concurrence du Poitou, mieux spécialisé; dès 1852, on se plaint que le mulet eût été trop multiplié et que les prix fussent en baisse (49). L'élevage du mulet cesse de s'étendre : il diminue dans le Massif central, ne fait plus de progrès dans le Midi.

Puis, à partir de 1866, l'Espagne acheta un peu moins et les prix décrivirent même dans le Poitou; aussi l'élevage y subit-il une légère crise : entre 1850 et 1870, les éleveurs du Marais réduisirent le nombre de leurs juments mulassières et augmentèrent celui de leurs poulains; dans la plaine poitevine même, la production du cheval reprit quelque faveur (50). Dans l'ensemble, la concurrence du cheval et du mulet s'est plutôt dénouée en faveur du premier.

Depuis une trentaine d'années, la production du cheval a, il est vrai, diminué dans le Poitou, mais par la concurrence, non du mulet, mais de la vache; on sait que l'essor pris par l'industrie laitière dans le Poitou a relégué l'élève du mulet, dans la plaine, du premier au second rang (51). Quant à l'élève du cheval, elle ne se maintient que dans les parties où vit la race de gros trait dite « race mulassière » (52), destinée à la production du mulet (53); ici, il n'y a plus concurrence, mais association entre la production du mulet et celle du cheval.

III. — La localisation des régions de production.

Nous avons vu que l'élevage du cheval est, dans toutes les régions productrices, associé et subordonné à l'élevage des bêtes bovines. La question de la localisation des régions d'élevage du cheval se ramène donc à la question plus générale de la localisation des régions d'élevage.

1. — LOCALISATION DES RÉGIONS D'ÉLEVAGE AU XVIII^e SIÈCLE. — Pour expliquer la localisation des régions

(49) Gayot, 127, Rodez.

(50) Ayrault, 282, p. 87. — Voir aussi Ayrault, 283, et Bujault, 284.

(51) Passerat, 285, p. 336.

(52) Stud-Book..., 153.

(53) Passerat, 285, p. 336 et 352-353.

d'élevage, il faut remonter dans le passé. On constate que les régions qui actuellement font naître le cheval le produisaient déjà au XVIII^e siècle.

On connaît les régions d'élevage du cheval au XVIII^e siècle par les auteurs du temps et par les papiers de l'ancienne administration des haras.

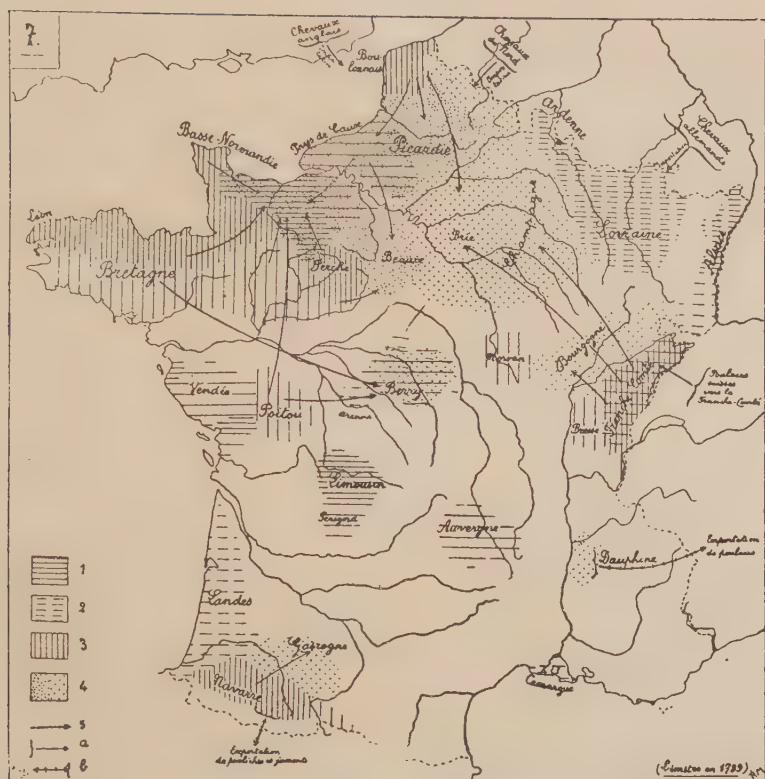
C'étaient (carte 7) : avant tout, le Limousin et la Navarre, pour les « chevaux de portage » (ou de selle); la Basse-Normandie et, à un moindre degré, la Bretagne, pour les chevaux de selle et de voiture; le Boulonnais et la Franche-Comté pour les « chevaux de tirage » (54). La grande région d'élevage, la Basse-Normandie, était entourée d'une ceinture de pays qui faisaient naître des poulains pour les lui vendre : tel était le rôle du Pays de Caux, du Perche, du Maine, surtout le Bas-Maine, et, pour une part, de la Bretagne. — Le Morvan et l'Auvergne produisaient un petit nombre de chevaux de selle, la Flandre et la Vendée quelques chevaux de tirage. — Enfin, quelques pays pauvres élevaient de petits chevaux de médiocre valeur, l'Ardenne, la Brenne, les Landes, la Camargue.

Or, au XVIII^e siècle, la localisation des régions qui pratiquaient l'élevage des bêtes bovines et des chevaux était rigoureusement déterminée par les conditions générales de la production agricole.

La préoccupation dominante des cultivateurs était de récolter les grains nécessaires à l'alimentation; l'élevage n'était qu'un pis-aller, un « mal nécessaire ».

On ne comprenait pas l'élevage au XVIII^e siècle comme de nos jours. L'élevage à l'étable ou à l'écurie, aujourd'hui si répandu, était inconnu; on n'enfermait les bestiaux que l'hiver, et le moins possible. C'est qu'on ne connaissait guère pour eux d'autres aliments que le foin des prairies naturelles et les grains; encore ne donnait-on aux animaux que la moindre quantité de ceux-ci, trop nécessaires à l'alimentation de l'homme; les fourrages artificiels et les résidus industriels, part si importante aujourd'hui de la ration du bétail, étaient inconnus. Aussi les régions qui cultivaient avant tout

(54) Sur la distinction au XVIII^e siècle des chevaux de portage et des chevaux de tirage, Savary des Bruslons, 56, t. I, p. 1050; voir aussi Gar-sault, 48, p. 37 et Daubenton, dans Buffon, 43, p. 325-328.



Échelle : 1 : 10.000.000.

RÉGIONS DE PRODUCTION ET RÉGIONS D'ÉLEVAGE DU CHEVAL (2^e moitié du XVIII^e siècle).

1. Élevage complet pour la vente. — 2. Élevage complet pour la consommation locale.

3. Production (Poulains jusqu'à 18 mois environ).

4. Élevage de poulains nés dans d'autres régions (de 18 mois environ à la vente au commerce).

5. Mouvement des poulains des régions de production vers les régions d'élevage.

a. Importation. — b. Exportation.

Les hachures serrées indiquent un élevage ou une production plus intense. — On a négligé les régions d'élevage ou de production les moins importantes et dans chaque région les spécialités secondaires.

les grains et n'avaient pas de pacages ne pouvaient-elles songer à faire l'élève.

L'élevage n'avait pas dans l'économie rurale la place qu'il a conquise aujourd'hui. La culture des grains était essentielle partout; l'isolement entre les régions, dans l'état précaire des moyens de communication, faisait une loi de songer avant tout à la nourriture des habitants. Dans les régions riches, le commerce des grains était la meilleure source de revenus: la consommation de pain l'emportait beaucoup, à cette époque, sur la consommation de viande, le laboureur vendait son blé plus sûrement et plus cher qu'il n'aurait fait les bestiaux. Partout donc où on le pouvait, on produisait des grains; l'élevage n'était qu'un moyen d'utiliser les terres qui ne pouvaient produire des céréales.

Cet état de fait s'est exprimé par des théories économiques, encore admises au milieu du XIX^e siècle. « Jusque vers 1850, dit Sanson, on ne rencontre nullement la trace que les animaux de ferme aient été envisagés autrement que comme des auxiliaires pour la production végétale. Dans la doctrine admise par tous les auteurs, leur fonction est de fournir la force motrice pour labourer le sol et pour transporter les produits, puis l'agent indispensable pour l'entretien de la fertilité. Les agronomes les plus éminents de ces temps-là, les Thaer, les Mathieu de Dombasle et leur école, proclamaient que le bétail, dans l'exploitation agricole, est un mal nécessaire. Le but qu'ils marquaient à la science était de réduire le plus possible les frais d'entretien, de façon que l'engrais de ferme fût obtenu au plus bas prix de revient possible, afin de réduire le prix du blé au minimum. Aller au delà leur paraissait une pure utopie » (55).

Ainsi, toutes les régions qui peuvent négliger l'élevage et se consacrer presque entièrement à la production des céréales le font: c'est le cas de tout le Nord, de toute la région parisienne, de l'Est, de la région de la Loire moyenne, de la plaine de la Saône et de la vallée du Rhône, du Bassin d'Aquitaine; toutes ont peu de prés naturels, de pacages et de communaux.

Pratiquent seules l'élevage les régions qui y sont contraintes. Elles le sont par trois causes principales :

(55) Sanson, 108, t. I, p. 2.

La première est *l'infertilité du sol*. Toutes les terres incomplètes ne pouvant à elles seules, telles que la nature les a faites, produire des grains, les cultivateurs doivent recourir au système de culture que Gasparin a appelé « hétérosistique » : les terres labourées, nécessaires à la production des grains indispensables à l'alimentation, sont réduites à une faible étendue; on accumule sur ces terres les matières fertilisantes d'une grande surface de landes ou de jachères (56). Une fois ces pâtures constituées, il est naturel de les utiliser pour l'élevage.

Le paysan y est d'ailleurs contraint par sa pauvreté même : les maigres profits qu'il tire de sa récolte de grains, absorbée en majeure partie, sinon entièrement, par l'alimentation et les dîmes, ne lui suffisent pas; il cherche des ressources accessoires, l'élevage est l'une d'elles. *La pauvreté du paysan* est une seconde cause. Elle agit encore d'une autre manière : dans ce système, les dépenses sont fort réduites, puisque, selon la forte expression de Quesnay, « c'est la terre elle-même qui avance tous les frais de la culture » (57), sauf l'acquisition des animaux de ferme; le paysan est trop pauvre pour les acheter, il est donc conduit à les élever lui-même.

Enfin, une dernière cause est *la difficulté des transports* : dans beaucoup de provinces, l'état des chemins est tel que le transport des grains est impossible en hiver, difficile et coûteux en toute saison, en sorte que « les peuples n'ayant pas la facilité d'exporter leurs productions se portent plus volontiers à faire des élèves dont le transport se fait de lui-même » (58).

La liste des régions d'élevage se trouve assez réduite : elle comprend tous les massifs anciens à sol incomplet, à population pauvre, à mauvais chemins, Massif armoricain, Massif central et Morvan, Ardenne, les montagnes des Pyrénées, des Alpes et du Jura, avec leurs pâturages de hauteurs impropres à la culture, leur population misérable, leurs chemins difficiles, enfin le Perche et le

(56) Voir Risler, 235, t. IV, p. 381-185.

(57) Quesnay, (Œuvres, dans : Physiocrates, Quesnay, Mercier de la Rivière, l'abbé Baudeau, le Trosne, 1^{re} partie, éd. Daire, Paris, 1846, in-8), p. 259.

(58) Précis sur l'état des haras en la généralité de Tours, 28 déc. 1780 (Arch. nat., H 1371).

Boulonnais, au sol imperméable, aux communications difficiles. Il faut ajouter la Normandie. Elle occupe, parmi les régions d'élevage, une place à part. Partout ailleurs, il n'y a que des prés naturels et des pâtures de terres vaines, landes, communes ou friches; seule la Basse-Normandie a des herbages, c'est-à-dire des terres cultivables « couchées en herbe »; elle est la seule région spécialisée dans l'élevage : les autres régions n'y cherchent qu'un surcroît de profit et la culture des grains reste leur préoccupation dominante; la Normandie l'a reléguée au second plan et s'intéresse avant tout à l'élevage (59).

Après avoir expliqué la localisation des régions d'élevage, il reste à expliquer la localisation, parmi elles, des régions d'élevage du cheval. Un petit nombre seulement, en effet, fait naître le cheval : en règle générale, cet élevage a peu de succès.

Malgré les efforts persévérants de l'administration des haras (60), il n'a pu s'implanter dans plus d'un pays qui y était très propre, comme le Velay, le Charolais, le Morvan, bien d'autres encore, ou se maintenir dans d'autres, comme le Poitou, l'Auvergne, au point de prospérité où il était d'abord; enfin il n'est guère de contrée où il n'ait subi des crises déprimantes. Partout, sauf en Normandie, l'élevage du cheval subit la concurrence, le plus souvent victorieuse, d'un autre élevage, celui des bêtes à cornes ou celui du mulet : c'est qu'il est moins rémunérateur et plus difficile.

C'est ce qu'a fort bien expliqué le marquis de Voyer, directeur général des haras, dans un Mémoire aux États de Bourgogne: « Si le commerce des chevaux, dit-il, se soutient dans quelques provinces du royaume, la Normandie, par exemple, c'est uniquement parce que la balance du produit n'y est pas aussi inégale qu'ailleurs et qu'entre le commerce des bestiaux et celui des chevaux le profit est à peu près le même ; c'est que les chevaux y sont plus chers ; c'est qu'à l'abri de la réputation des chevaux normands, il se fait dans les généralités de Caen, Rouen et Alençon, un commerce et une vente de chevaux qui excède des quatre cinquièmes les productions de cette province; au reste, cette balance se soutiendra aussi longtemps

(59) Voir 3^e partie, III, L'élevage du cheval en Basse-Normandie.

(60) Voir Musset, 19.

que le préjugé, qui donne du prix à tout, subsistera en faveur des chevaux vendus en Normandie » (61).

On fait donc naître le cheval là seulement où l'on trouve autant de profit qu'à produire des bêtes à cornes et des mulets, et dans la mesure seulement où l'on trouve du profit. L'existence ou l'absence de l'élevage du cheval s'expliquent par des causes locales.

Dans le Limousin et dans la Navarre, on élève des chevaux de luxe ou tout au moins de valeur; la vente est à peu près assurée grâce à la spécialisation même de la production : on ne trouve guère que là le bon cheval de selle de voyage, le bon cheval de cavalerie légère ; la présence de propriétaires riches s'intéressant à l'élevage, en Limousin, l'immense étendue des pâturages, en Navarre, sont des circonstances favorables; ajoutons, pour la Navarre, le voisinage de l'Espagne, client assuré. Cependant, dans les deux pays, la production du cheval décline, au profit de celle des bêtes à cornes, dans le Limousin (Voir p. 88 et 111), des bêtes à cornes et du mulet, dans la Navarre (Voir p. 95). L'Auvergne, qui élevait le même genre de cheval que le Limousin, a subi la même crise, plus tôt et plus profondément.

La présence de l'élevage du cheval en Franche-Comté et en Boulonnais est due aussi à des causes locales: Ce qui y rend la production suffisamment rémunératrice, c'est le faible coût de l'élevage et la facilité de la vente. L'élevage coûte peu, parce que les pâtures sont peu étendues et parce qu'on utilise les juments et les poulains pour les travaux des champs et les transports; la vente est facile, parce que les chevaux de ces pays sont recherchés au dehors par la culture et le roulage, et parce que les régions voisines, Bourgogne, Champagne, Brie même, pour la Franche-Comté, Nord et région parisienne pour le Boulonnais, font une très grande consommation de chevaux. C'est surtout, si l'on peut dire, l'attraction de la région parisienne qui explique l'élevage boulonnais et franc-comtois.

C'est elle aussi qui, jointe aux conditions naturelles favorables, et à une heureuse adaptation agricole, a permis l'extraordinaire

(61) Mémoire non daté (entre 1751 et 1760), écrit lors de la réforme des haras de Bourgogne (Arch. nat., H 214 ter, pièce n° 256).

développement de l'élevage normand (62). A son tour, la Normandie a exercé une attraction presque aussi forte : s'étant chargée de rassembler et de « maquignonner » les chevaux dont la capitale avait besoin, elle s'est associée ou plutôt subordonné les régions voisines, Perche, Maine, Bretagne.

Nous donnerons, plus loin, deux exemples détaillés pour montrer comment agissent les conditions générales qui s'imposent à tout élevage et les causes locales qui ont agi plus particulièrement sur l'élevage du cheval, ceux du Perche et du Boulonnais (63). Nous nous arrêterons ici sur l'exemple du Limousin, afin de montrer ce que l'élevage du cheval a eu d'un peu artificiel dans cette province.

La production du cheval dans le Limousin au XVIII^e siècle. — Le Limousin était, au XVIII^e siècle, l'une des régions d'élevage les plus importantes. Les chevaux de ce pays étaient, jusqu'à ce que les chevaux anglais vinssent les supplanter, à partir de 1775, les plus estimés pour la selle (64). Ils étaient de petite taille, fins, légers et de tournure élégante; ils étaient lents à croître: il fallait les ménager dans leur jeunesse et on ne pouvait s'en servir qu'à l'âge de sept ou huit ans; mais ils étaient robustes et, nous dit-on, « duraient des temps infinis »; ils étaient encore bons à 25 ou 30 ans (65).

La plupart de ces caractères s'expliquent par les qualités du sol et le mode d'élevage. Ces chevaux étaient élevés dans une région restreinte, autour de Limoges (carte 8): on les trouvait surtout dans l'arrondissement actuel de Limoges et les environs de Nexon, Châ-

(62) On s'explique que les régions d'élevage du cheval, Normandie, Perche, Franche-Comté et Bourgogne, Boulonnais, fussent pour ainsi dire disposées en cercle autour du Bassin parisien. Nulle part le besoin de chevaux n'était plus grand, et pour la culture et pour les transports. C'étaient, en effet, les seules régions de grande culture (Quesnay, l. c., p. 229). Pour les transports, voir Letaconnoux, 67, p. 107.

(63) Voir plus loin, 3^e partie.

(64) Sur la vogue des chevaux anglais à partir de 1775, voir plus loin, 2, Les régions d'élevage du cheval depuis le XVIII^e siècle., A, Les variétés de selle, p. 93.

(65) Drummond de Mellefort, 46, p. 18; Daubenton, dans Buffon, 43, p. 244; Lafosse, 52, p. 237; Huzard, père, 49, p. 46-47; Maleden, 53 p. 58-60.

lus et Saint-Germain-les-Belles. C'est un pays de terrains anciens cristallins; ils ne renferment que de faibles quantités de phosphate de chaux; conformément à la règle, « cette rareté de phosphate de chaux se manifeste dans la petite taille et la finesse d'ossature du bétail » (66). Les poulains étaient abandonnés à eux-mêmes, la majeure partie de l'année, dans des pâturages, qui étaient, non des herbages, rarement des prés naturels sur le bord des cours d'eau, mais des « terres vaines et vagues », des communaux et des jachères. L'alimentation était donc peu abondante et assez maigre; le mode de vie rude. Il n'est pas étonnant que les chevaux du Limousin fussent petits, résistants, d'accroissement tardif.

Élevés dans des landes, ils auraient dû être rustiques; ils passaient cependant pour les plus élégants de France (67); cette élégance, toute relative d'ailleurs (68), n'a été acquise par les chevaux limousins qu'au XVIII^e siècle; ils étaient auparavant assez grossiers (69). C'est que l'élevage se fit dans le Limousin autrement que dans le reste de la France, où l'on abandonnait la production des chevaux aux paysans, où les haras seigneuriaux furent des exceptions; ici, ils furent la règle. Dès la fin du XVII^e siècle, l'élevage des chevaux était assez florissant dans les domaines nobles; les barons de Nexon le pratiquaient en grand. Les haras seigneuriaux furent nombreux au XVIII^e siècle (70); les étalons venaient souvent du dehors; c'étaient des chevaux du Midi, arabes, espagnols, barbes surtout; les poulains étaient élevés soit dans le haras même, soit chez les métayers du propriétaire, par conséquent sous sa surveillance (les mé-

(66) Risler, 235, t. I, p. 39.

(67) Voir notamment Maleden, l. c.

(68) Huzard fils, 104, p. 101, note qu'on n'était pas alors si difficile qu'au XIX^e siècle pour les chevaux de luxe.

(69) L'intendant de Limoges, en 1681, pensait que les chevaux épais convenaient beaucoup mieux que les fins aux juments limousines (in Colbert, 16, t. IV, p. 284). — On a voulu expliquer l'élégance des chevaux limousins au XVIII^e siècle par une prétendue origine arabe; c'est une légende, dont Gayot, 7, t. II, 3, p. 327, a fait justice.

(70) Maleden, l. c., en cite quelques-uns; un État des gratifications de 1760 mentionne, dans la généralité de Limoges, 7 dépôts d'étalons privilégiés recevant des gratifications, et 70 gardes-étalons (Arch. dép. Haute-Vienne, C 22).

tayers étaient nombreux en Limousin) (71). Les paysans petits propriétaires ne produisaient pas le cheval; ils préféraient l'élève des bêtes bovines, moins coûteux, plus rémunérateur, moins aléatoire; les bêtes bovines étaient seules employées aux labours; les bœufs trouvaient à Paris un débouché assuré. — On comprend maintenant que les chevaux limousins fussent distingués et supérieurs à ceux des régions de même sol, comme la Bretagne: c'étaient des chevaux de luxe, produits par un élevage de luxe, par des étalons de luxe.

Le cheval limousin fut le cheval de selle le plus recherché au XVIII^e siècle; il était « le cheval par excellence des routes difficiles, accidentées et ravinées de ce temps, des chemins creux, rocaillieux et impossibles... Par ailleurs, sa distinction en faisait le cheval des grands seigneurs » (72); il était utilisé non seulement pour les voyages, mais pour le manège et la chasse; il était acheté pour la remonte de la cavalerie légère. Une curieuse « carte de la partie du département de la Haute-Vienne où étaient situées les anciennes remontes régimentaires » (carte 8), jointe aux *Considérations sur les chevaux limousins* du baron Gay de Vernon, nous montre les dépôts de remonte disséminés dans toute la région de production (73).

Dès la fin de l'ancien régime, l'élevage du cheval limousin est en décadence; des croisements inconsidérés, que favorisa la création, en 1763, du haras de Pompadour (74), le développement croissant de l'élevage des bêtes à cornes dans le pays, et, au dehors, la vogue des chevaux anglais en sont les causes. En 1789, la grande foire aux

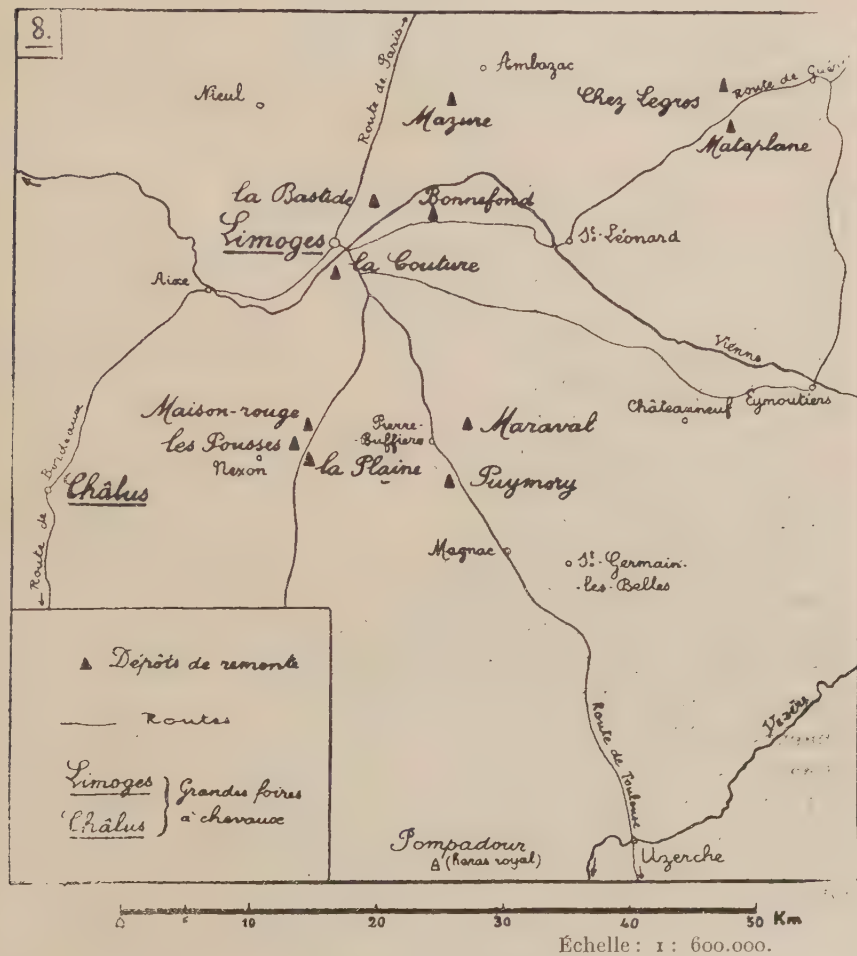
(71) R. Lafarge, *L'agriculture en Limousin au XVIII^e siècle et l'intendance de Turgot*, Paris, 1902, in-8, p. 36 et suiv. Alluard (Arch. min. guerre, Arch. modernes, fonds Préval, série E, carton 31), p. 9, parlant de la période antérieure à 1789, fait remarquer « la facilité de faire naître dans les régions soumises au colonaige, où la vente annuelle du croît du cheptel fait le principal revenu ».

(72) Gayot, 7, t. II, 3, p. 325-326; voir aussi Maleden, 53, p. 58.

(73) Gay de Vernon, 280.

(74) Il se trouve dans un canton fertile, à Arnac-Pompadour, près d'Uzerche (sur cette fertilité, voir Dufrénoy et E. de Beaumont, *Explication de la Carte géologique de France*, t. I, Paris, 1841, in-4, p. 112), mais il était éloigné de plus de 20 km., au sud, de la région de production. — Sur sa fâcheuse influence sur les chevaux limousins, *Mémoire...*, 20, p. 223; Lafarge, 227, p. 412; Lafarge, *op. cit.*, p. 88-89.

chevaux du Limousin, celle de Châlus, est bien déchue (75); et



RÉGION D'ÉLEVAGE DU CHEVAL LIMOUSIN
 DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XVIII^e SIÈCLE
 (D'après la carte de Gay de Nexon, 280, complétée).

La carte a été prolongée vers le Sud jusqu'à Pompadour (Arnac-Pompadour) et Uzerche, qui ne font pas partie de la région d'élevage.

(75) Sur cette foire vers 1759, Savary, 56, p. 1054; sur sa décadence vers 1789, A. Leroux, La généralité de Limoges, esquisse historique (dans: In-

Bourgelat peut écrire : « Le cheval limousin n'existe plus » (76). Sous la Révolution et l'Empire, la suppression des haras (77) et surtout les réquisitions consommèrent sa ruine (78).

Quand l'élevage se reconstitua, après 1815, il eut des caractères très différents, ses produits furent aussi très différents; il n'a jamais retrouvé sa prospérité d'antan (Voir p. 110-112).

2. — *LES RÉGIONS D'ÉLEVAGE DU CHEVAL DEPUIS LE XVIII^e SIÈCLE.* — Nous avons dit quelles causes générales et locales vouaient, presque nécessairement, au XVIII^e siècle, certaines régions à la production du cheval. Nous avons constaté que les régions productrices du XVIII^e siècle et les régions productrices actuelles sont les mêmes. L'élevage s'est perpétué sur place; il est une tradition.

Il faut poser en principe que partout où l'élevage du cheval a été florissant, il tend à subsister, même dans des conditions défavorables, ou ne disparaît que sous la pression de la nécessité. C'est une tradition qui se transmet de génération en génération; le goût du cheval est héréditaire en certains pays : le Normand, plus encore le Breton aiment le cheval et ne sauraient, pour ainsi dire, s'en passer; ils s'obstinent à le faire naître à faible bénéfice, sans bénéfice, parfois à perte. « Dans plusieurs contrées (Bretagne, Limousin, Midi pyrénéen), note Lamoricière en 1850, les mœurs et, si l'on peut dire, l'affection qu'on a pour le cheval maintiennent son élevage, quoiqu'il donne souvent peu de profit » (79). Si, dès cette époque, l'on s'obstinait à élever dans le Midi pyrénéen, c'est que, au témoignage des habitants eux-mêmes, « le goût de l'élève du cheval y était général » (80). De même, une vieille habitude a perpétué l'élevage au fond de quelques cantons du

ventaire sommaire des Archives départementales, Haute-Vienne, Arch. civiles, Série C, Limoges, 1894, in-8), p. XCIX.

(76) Bourgelat, 41, p. 395; voir aussi Drummond de Mellefort, 46, p. 3; Huzard, père, 49, p. 46-47; Turgot, Œuvres, éd. Daire, Paris, 1844, in-8, t. I, p. 521.

(77) Gayot, 7, t. II, 3, p. 331.

(78) Gay de Vernon, 280, p. 6-7; Montendre, in Gayot, 7, t. II, 3, p. 329.

(79) Lamoricière, 85, p. 121.

(80) Pétitions des éleveurs des Hautes-Pyrénées, 354.

Cantal (81). Même dans les pays les plus favorisés, l'attachement du cultivateur au cheval l'a peut-être, pour une part, empêché de sacrifier complètement son élevage.

Mais surtout, l'élevage s'est maintenu parce qu'il a pu se transformer, en même temps que le milieu économique et agricole. C'a été pour lui, d'ailleurs, une nécessité : pour des besoins nouveaux, il a fallu des chevaux nouveaux; dans une agriculture différente, des modes d'élevage différents.

Une survivance de l'élevage a donc été possible, moyennant de profondes modifications. Partout où elles ont pu se faire, la production du cheval s'est maintenue; là où elles n'ont pu se réaliser ou se sont trouvées malaisées, cette production a cessé ou a diminué. C'est ce qu'une série d'exemples fera comprendre.

Les circonstances favorisèrent une transformation des variétés chevalines, en faisant, pour ainsi dire, table rase des variétés qui existaient au XVIII^e siècle. Elles furent presque détruites pendant la période de la Révolution et de l'Empire. Vers 1815, tout était à refaire, à reprendre sur de nouveaux frais. Deux causes avaient ruiné l'élevage : la suppression des haras, l'abus des réquisitions.

1^o L'administration des haras s'était rendue impopulaire par sa réglementation tracassière et par les privilèges qu'elle accordait aux gardes-étalons (82). L'Assemblée constituante la supprima, en 1790; les étalons furent dispersés (83). Dès lors, écrit Gayot, « jamais abstention dans les affaires de la production du cheval ne fut plus complète; jamais ne fut plus entière liberté de les diriger à son gré: plus rien de ce qu'on avait appelé régime prohibitif; mais aussi retrait de tout encouragement quelconque » (84). L'élevage, abandonné à lui-même dans des circonstances difficiles, périclita. L'administration des haras (après quelques mesures partielles et sans effet, à partir de 1794) ne fut rétablie qu'en 1806 (85).

2^o La suppression des haras avait dispersé les étalons. Toutefois, quand la guerre commença, le mal, pour être grand, n'était pas

(81) *Prod. anim.*, 111, p. 99.

(82) Musset, 19, p. 142-152.

(83) Décrets des 29 janvier, 12 nov. 1790, 19 janvier, 19 février 1791.

(84) Gayot, 117, p. 28-29.

(85) Décret du 4 juillet 1806.

irréparable; il y avait simplement, dit François de Neufchâteau, « vide de la reproduction annuelle. » (86). Mais les premières remontes et les réquisitions épuisèrent vite les ressources du pays. Les besoins de l'armée étaient pressants (à aucun moment, pendant la Révolution, les armées n'eurent le nombre de chevaux nécessaire); il fallut se procurer des chevaux coûte que coûte; tous les animaux de luxe, une part même de ceux qu'employait la culture (87) et jusqu'aux étalons (88) furent réquisitionnés (89). Il ne resta plus en France que des chevaux tarés.

Pourtant, le nombre des chevaux, en 1815, était le même, comparativement à la population, qu'en 1789. Moreau de Jonnés donne les chiffres suivants (90) :

Population Nombre de chevaux

1789 :	25.000.000	2.048.000	8	pour	100	habitants
1812 :	29.000.000	2.285.312	8	—	—	—
1829 :	32.000.000	2.453.712	8	—	—	—

Mais la qualité des chevaux avait certainement baissé. Déjà, nous l'avons dit, au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, dans l'Est de la France, les réquisitions avaient dégoûté les populations de l'élève du cheval, et les races y avaient dégénéré de plus en plus; l'effet des réquisitions révolutionnaires et impériales fut le même pour toute la France (91). Il restait des chevaux, mais il n'en restait plus de bons:

(86) François de Neufchâteau, 72.

(87) Des haras et des remontes (Arch. min. guerre, Arch. modernes, fonds Préal, série E, carton 31).

(88) Bouchet-Lagetièrre. Note historique sur les haras de France, an VIII (Arch. min. guerre, *ibid.*).

(89) Sur les réquisitions, Des haras et des remontes, mémoire cité; Bouchet-Lagetièrre, mémoire cité; Eschassériaux, 68 et 69; Desbrières et Sautai, 80 (1789-1794), p. 179 et suiv.; Bidault, 79, p. 38-87.

(90) Moreau de Jonnés, 165, p. 158.

(91) « On vit des propriétaires rejeter des chevaux de choix, s'attacher de préférence à ceux de rebut et, ne prévoyant pas le terme de leurs craintes, tirer volontiers race de ces derniers pour assurer au moins leurs travaux et leur fortune; on a vu faire saillir des poulains, faire porter des pouliches longtemps avant que les uns et les autres eussent acquis les forces nécessaires et le développement dont ils avaient besoin » Mémoire cité par Desbrière et Sautai, 80 (1794-1795), p. 54-55.

notre cavalerie était, selon l'expressive comparaison de Maleden, «une terre qui était tombée en friche pendant la tempête des affreuses réquisitions » (92).

Sur cette terre en friche, on put jeter une semence neuve: les anciennes variétés ne furent pas reconstituées. Lorsque l'élevage reprit, on préféra en créer d'autres, qui répondissent aux besoins nouveaux de l'époque. Les variétés du XIX^e siècle, qui portèrent généralement les mêmes noms que celles du XVIII^e, furent très différentes. Pour s'en convaincre, il faudrait comparer les animaux des anciennes races à ceux des races actuelles: nous ne pouvons nous livrer ici à ce long travail; aussi nous en tiendrons-nous à quelques exemples.

A. — LES VARIÉTÉS DE SELLE.

Ce qui causa la ruine des anciennes variétés françaises de chevaux de selle, et détourna les éleveurs de tout essai de reconstitution, c'est qu'elles perdirent la faveur du public. Dès la fin du XVIII^e siècle, elles avaient souffert de la concurrence des chevaux anglais, plus élégants, mieux dressés, moins coûteux (93); après une interruption pendant la Révolution et l'Empire, la vogue de l'anglais reprit plus forte que jamais.

« L'engouement du cheval anglais reprit avec une fureur plus grande qu'en 1775: soit par goût, soit par système, ces chevaux furent proclamés les premiers du monde: on vit des marchands ne pouvoir vendre de beaux chevaux normands qu'en usant de ruse et les présentant comme produits d'origine anglaise » (94). Les particuliers, l'administration des haras, les remontes ne voulurent plus que des chevaux anglais ou de type anglais: les éleveurs durent renoncer aux français, qui n'auraient pas trouvé d'acheteurs: « La Restauration, dit une brochure du temps, arriva avec ses chevaux anglais et ses anglomanes... La guerre la plus acharnée fut déclarée aux races françaises » (95).

(92) Maleden, 53, p. VI.

(93) Sur la vogue de l'anglais à la fin du XVIII^e siècle, voir un résumé et une bibliographie dans Musset, 19, p. 29-31.

(94) Des haras et des remontes (Arch. min. guerre, mémoire cité).

(95) Quelques réflexions sur les haras (Arch. min. guerre, Arch. modernes, fonds Préval, série E, carton 31, pièce 33). Voir aussi: Des haras en ce

On se préoccupa dès lors uniquement de transporter en France les types de chevaux et les modes d'élevage de l'Angleterre. C'est à partir de 1815 que s'imposèrent les théories sur la supériorité du « pur sang », considéré désormais comme le type parfait du cheval et comme l'améliorateur par excellence des variétés chevalines (96). L'amélioration par le sang anglais ou arabe a été le dogme de l'administration des haras pendant tout le XIX^e siècle (97).

Le pur sang anglais est un arabe transporté en Angleterre et grossi par sélection; il y a trois sortes de pur sang, l'arabe, l'anglais et le produit de leur croisement, l'anglo-arabe. Le premier (ou l'anglo-arabe) est considéré comme l'améliorateur par excellence des variétés de petite taille, par exemple des chevaux du Midi pyrénéen; le second, comme l'améliorateur des autres variétés, par conséquent de la plupart des variétés françaises.

L'amélioration par le sang anglais ou arabe a abouti à la formation des différentes variétés de « demi-sang », demi-sang normands, demi-sang bretons, vendéens, du Midi, etc. (98).

Le croisement continu avec le pur-sang a été tenté partout, pour la création des variétés de chevaux de selle; certaines races ne pu-

qui concerne les étalons, 169, p. 5; d'Aure, 205, p. 40; Gayot, 7, t. I, 1, p. 153 et 164; t. I, 3, p. 359.

(96) On trouvera une étude complète dans le grand ouvrage de Gayot, 7, t. II, 1-2 et 3.

(97) Mentionnons aussi l'influence du Jockey-Club, fondé en 1833. Nous laisserons de côté tout ce qui concerne les courses.

(98) Voir dans la Bibliographie la liste des Stud-books, n^{os} 137-155. Pour les variétés inférieures, on employa souvent, mais non continuellement, comme élément améliorateur, non pas le pur sang, mais le demi-sang anglo-normand, moins éloigné des variétés à transformer; parfois, à côté l'un de l'autre, le pur sang et le demi-sang (croisement alternatif). Les méthodes suivies, dans le détail, ont beaucoup varié. Le terme de demi-sang ne doit pas faire illusion: l'anglo-normand actuel, par exemple, n'est nullement un animal unissant 50 % de sang anglais à 50 % de sang normand; on a continué à appeler « demi-sang les divers degrés de sang qui procèdent du mélange du pur sang et des races indigènes, les chevaux qui procèdent de deux chevaux qui sont eux-mêmes de demi-sang », etc. (Guénaux, 301, p. 9). Dès 1861, Gayot (dans Moll et Gayot, 106) disait de l'anglo-normand: « Ce n'est plus un cheval de demi-sang, mais un cheval de sang ».

rent l'admettre, et disparurent; d'autres s'y prêtèrent mieux, et se maintinrent ou plutôt se transformèrent. L'état de l'agriculture eut aussi une grande influence; les animaux de demi-sang, très délicats, exigent de grands soins et une bonne alimentation; leur élevage n'est possible que dans un pays fertile. Aussi les succès les plus marqués furent-ils obtenus dans les régions riches, comme dans la Normandie (anglo-normands ou demi-sang normands), la plaine de Tarbes (tarbais ou demi-sang du Midi), récemment le Charolais (demi-sang charolais); au contraire, dans les régions pauvres, l'élevage disparut ou se réduisit à peu de chose : c'est le cas du Limousin, des pays de l'Est de la France : le « demi-sang limousin » existe à peine, les « demi-sang du Nord et du Nord-Est » n'existent que sur le papier; c'est encore le cas de petites régions autrefois très pauvres, dont l'état agricole a été complètement modifié, comme la Brenne, les Landes, la Camargue.

Exemples de régions où l'élevage s'est maintenu en se transformant

La Basse-Normandie. — Voir plus loin, 3^e partie, III, L'élevage du cheval dans la Basse-Normandie.

La plaine de Tarbes. — Le cheval navarrin, élevé au XVIII^e siècle dans la partie occidentale du Midi pyrénéen, était un animal de pays sec, à pâturages maigres, sauf dans quelques plaines alluviales, comme celle de Tarbes; il était de petite taille (99), vigoureux, souple et léger. Son élevage était déjà en décadence à la fin de l'ancien régime, par suite de la concurrence victorieuse des élevages, plus lucratifs, des bêtes à cornes et surtout du mulet (100). Les réquisi-

(99) De 4 pieds 4 pouces à 4 pieds 6 ou 7 pouces, dit Préseau de Dampierre, 55, p. 29; voir Drummond de Mellefort, 46, p. 6, et Lettre de trois commissaires des Etats de Soule au duc de Polignac, directeur général des haras, 8 mai 1788 (Arch. nat., H 1161).

(100) D'Apat, inspecteur des haras, Observations sur les haras des Pyrénées, nov. 1788 (Arch. nat., H 1161); et lettre au duc de Polignac, 17 sept. 1765 (*Ibid.*); lettres de Darthez, syndic des haras de Soule, au directeur des haras, 24 août 1780, de Dubarbier, commissaire des haras, au directeur des haras, en 1780, 1782 et 1783, du commissaire des États au duc de Polignac, 6 mai 1788 et Délibération des États du 28 avril 1783 (Arch. nat., H 1370); Mgr de Lorry, 22.

tions de l'époque révolutionnaire et impériale lui portèrent un coup mortel (101).

L'administration des haras, engouée du pur sang anglais, voulut d'abord l'imposer aux éleveurs de la plaine de Tarbes; la différence était trop forte entre le cheval anglais, de haute taille, élégant et délicat, et l'animal du pays, de petite taille, commun et rustique; la culture était trop pauvre encore pour que les poulains issus du pur sang fussent suffisamment nourris, suffisamment soignés (102). L'arabe, au contraire, auquel on eut recours à partir de 1830 environ, donna de bons produits (103); de 1830 à 1840, grâce au croisement arabe presque exclusif, fut créée une variété excellente, mais trop petite pour les besoins du commerce et de l'armée (104).

Puis, après quelques tâtonnements, l'anglo-arabe, créé au haras de Pompadour, en Limousin, fournit un très bon type de reproducteur; par lui fut formée, vers le milieu du XIX^e siècle, la race bigourdane améliorée ou race tarbaise, qui eut son Stud-book dès 1851 (105). Le cheval tarbais différait complètement du navarrin et même du tarbais issu de l'arabe d'avant 1840 : de ce dernier, il avait conservé l'élégance, la fierté, la « gentillesse »; mais il avait plus de taille et de corpulence; une tête plus longue, une encolure plus fine, des membres plus harmonieux, des allures plus allongées et plus rapides (106). « Le cheval bigourdan amélioré, écrivait Gayot, est entré dans les besoins de l'époque: ce n'est plus seulement un cheval de selle énergique; fier et gracieux; c'est déjà un cheval d'attelage léger très recherché et avantageusement utilisé par le luxe méridional » (107); c'était donc presque un cheval à deux fins, comme l'an-

(101) Voir Gayot, 7, t. II, 3, p. 406-407.

(102) Richard du Cantal, 191, p. 404 et 422.

(103) *Ibid.*

(104) La Roque-Ordan, 360. — Voir aussi Lullin de Châteaueux, 229, p. 10.

(105) Gayot, 127, Tarbes. — Sur les tâtonnements du début, voir Gayot, 7, t. II, 3, p. 272; sur l'anglo-arabe, Gallier, 114, p. 285; sur la race tarbaise, Stud-book, 139; sur ce Stud-book, voir Gayot, 117, p. 322-323.

(106) Comparer les deux descriptions de Gayot, 7, t. II, 3, p. 270-271 et 273-274.

(107) Gayot, *ibid.* Rapport de la Commission de la circonscription de Tarbes, dans Lamoricière, 85, p. 276.

glo-normand, créé à la même époque dans le Nord de la France par des méthodes analogues.

La race tarbaise s'est maintenue depuis, en gardant les mêmes caractères; nous ne la suivrons pas dans son histoire.

Exemples de régions où l'élevage est en décadence ou a disparu

Nous parlerons plus loin en détail des chevaux du Limousin: l'ancienne variété, si originale, s'est entièrement éteinte; la nouvelle, celle des « demi-sang limousins » existe à peine (Voir p. 110-112).

Les anciennes variétés des pays pauvres; leur disparition. Landes, Camargue, Brenne. — Au XVIII^e siècle, dans quelques régions très pauvres, comme les Landes, la Camargue, la Brenne, étaient élevées des variétés locales, d'ailleurs très médiocres: la terre n'y avait presque aucune valeur, les chevaux, mal nourris, y étaient chétifs. Quand, au XIX^e siècle, on voulut transformer ces variétés par l'emploi du pur sang anglais, avant que l'agriculture n'eût été améliorée, on n'aboutit à rien, et l'élevage disparut, ou peu s'en faut.

Dans les Landes, on faisait naître au XVIII^e siècle de petits chevaux pour les usages locaux et pour la chasse; ils étaient légers et vigoureux et on pouvait parfois les prendre pour des navarrins ou des limousins (108). C'étaient bien les chevaux d'un pays à l'agriculture pauvre; ils se reproduisaient en plein air, en liberté et vivaient constamment dehors, dans les bruyères et les marécages. On les utilisait pour les travaux des champs: les juments et les poulains étaient attelés, côte à côte avec les jeunes mulets; d'ailleurs, « le bœuf formait le fond des attelages »; les meilleurs, ceux surtout des environs de Dax, pays un peu plus riche, étaient vendus à bas prix (109). Les essais d'amélioration par le sang ont échoué et le nombre des chevaux a beaucoup diminué; cette décadence s'est accentuée depuis que le dessèchement des marais et le boisement ont entièrement changé la vie agricole des Landes (110).

(108) Maleden, 53, p. 61-62; Gayot, 7, t. II, 3, p. 292 et Atlas, 127, Pau.

(109) Gayot, l. c.

(110) La prétendue race médocaine (Grandeau, 110; Sanson, 108, t. III, p. 30), due à l'amélioration du cheval landais par le sang et le demi-sang, est médiocre et existe d'ailleurs à peine.

L'île de Camargue élevait au XVIII^e siècle un grand nombre (111) de chevaux à demi-sauvages (112). Ils vivaient et se reproduisaient en liberté; ils erraient par troupes de 60 à 80 qu'on appelait des « manades de rosses » et se nourrissaient des herbes qui croissent sur les terrains récemment gagnés sur la mer et des roseaux des parties marécageuses (113). Ils étaient petits (114), vifs et robustes, assez élégants, mais d'une conformation peu régulière; en somme, c'étaient des chevaux de pays très pauvres, au climat sec : s'ils paraissaient différents des autres chevaux de France, c'est que la Camargue, « la seule steppe que renferme la France » (115), n'a pas d'analogue dans notre pays (116). On n'en faisait aucun cas (117) et on les négligeait fort; ils étaient employés au labour, travail peu fatigant pour ces petites bêtes en un pays où il n'y avait qu'un demi-pouce de bon terrain et où on ne labourait qu'en écorchant la terre, « pour ne pas la mêler avec le sel marin qui est immédiatement au-dessous (118), et au dépiquage des grains (119).

(111) Le nombre des chevaux est inconnu; les données des anciens auteurs sont très incertaines (on les trouvera rapportées et discutées dans Gayot, 7, t. II, 3, p. 236). Dormoy, Remontes, chevaux camargues (Arch. min. guerre, Arch. modernes, fonds Préal, série E, carton 29), en 1834, compte 3 à 6.000 chevaux.

(112) Bibliographie : Desportes, Mémoire sur les haras de Camargue (Arch. min. guerre, Arch. techniques, Cavalerie, organisation, IV, pièces sans date, carton 28); Lafont-Pouloti, 50; Maleden, 53; Huzard père, 49; Gayot, 7, t. II, 3, p. 233-262 (a vu une grande partie de la bibliographie antérieure); Moll et Gayot, 106, p. 440 et suiv. Voir mon étude détaillée de l'élevage du cheval en Camargue, Musset, 275 bis.

(113) Sur les « marais roseillers », Nadault de Buffon, Hydraulique agricole; des submersions fertilisantes..., Paris, 1867, in-8, chap. xxiii.

(114) 4 pieds 2, 3 ou 4 pouces, rarement 5 et 6, dit Dormoy, mémoire cité.

(115) Lullin de Châteauneuf, 229, p. 339.

(116) Maleden compare les chevaux camargues aux chevaux hongrois et transylvains, Gayot aux chevaux tartares et cosaques.

(117) Dormoy, mémoire cité, évalue leurs frais de nourriture à 24 francs par an.

(118) Maleden, 53.

(119) Au début du XIX^e siècle, les chevaux camargues servaient au dépiquage des grains, non seulement dans l'île, mais encore dans la partie voisine de la Provence, du Bas-Languedoc et dans le Comtat venaissin; voir

Tous les essais pour les améliorer par le croisement avec l'arabe, soit au XVIII^e siècle (120), soit au XIX^e (121), échouèrent : « Avant d'améliorer l'espèce, il aurait fallu changer son régime, car les haras sauvages ont cela de malheureux que la race se proportionne exactement aux moyens de nourriture...; aussi ces tentatives n'eurent-elles aucun succès » (122).

La variété camargue a presque entièrement disparu. Les progrès de l'agriculture ont rendu son existence à la fois impossible et inutile. De grandes étendues de marais ont été desséchées : les céréales, plus récemment la vigne, ont remplacé souvent les roseaux : le cheval perdait par là sa grande, presque son unique ressource. Le dépiquage des grains a été abandonné ; on a employé le cylindre à grains, puis les batteuses mécaniques ; le cheval n'avait plus d'emploi ; car la transformation agricole a accru l'importance et la difficulté des travaux : les chevaux du pays, vifs et nerveux, mais petits et incapables d'efforts pénibles, ne convènaient plus. La Camargue est aujourd'hui labourée par des chevaux nés dans l'Ouest de la France, des « bretons », dont l'élevage a été terminé le plus ordinairement dans la plaine de Valence (Voir p. 68-69) (123).

Les anciens chevaux de la Brenne étaient aussi les produits médiocres d'une agriculture arriérée : petits (1^m 40 à 1^m 45) et résistants, ils vivaient et se reproduisaient en liberté dans les « brandes » et les pacages ; ils servaient de monture aux campagnards (124). Ici encore on tenta une amélioration par le sang anglais : elle perdit si complètement la race que vers 1840 « il n'existait plus un seul cheval

Gasparin, Métayage, Paris, s. d., nouv. éd., in-12, Appendice sur le dépiquage des grains, p. 138-159, et p. 114-115.

(120) Projet de règlement..., 1734 (Arch. nat., H 1398) ; lettres diverses (Arch. dép. Bouches-du-Rhône, C 2376) ; Maleden, Desportes, Gayot, l. c. et 274 bis ; Lafont-Pouloti, 50, p. 5.

(121) Lamoricière, 85, p. 121 ; Tschaen, 275 ; Diffloth, 112, p. 122 et 363.

(122) Lullin de Châteaueux, 229, p. 339.

(123) Sur le cheval camargue au XIX^e siècle, Lamoricière, l. c. ; Gayot, 7, t. II, 3, p. 233-254 ; Tschaen, 275 ; Diffloth, 112, p. 363-368 ; Prod. anim., 111, Bouches-du-Rhône.

(124) Général Wathiez, Rapport sur la fixation du nombre et de l'espèce des étalons à envoyer au dépôt de Guéret, 1841 (Arch. min. guerre, Arch. modernes, fonds Préval, série E, carton 29) ; Quelques mots sur les anciennes races de chevaux du Berry (anonyme) (*Ibid.*, carton 31).

ni une jument capables de donner un produit qui ne fût difforme » (125). « Le brennou, dit Gayot, n'est qu'un porte-choux ». Il n'existe plus à l'heure qu'il est.

Exemple du remplacement d'une variété de selle par une variété de trait : le cheval du Morvan et du Nivernais.

Dans le Morvan et dans la partie voisine du Nivernais, on faisait naître au XVIII^e siècle une variété de bidets, petits et résistants, dont les meilleurs pouvaient convenir à la cavalerie légère; c'étaient les animaux d'un pays de pâturages maigres; ils ressemblaient aux limousins, sans avoir leur qualité. Les réquisitions, pendant la période de la Révolution, décimèrent la race (126).

Après 1815, on ne tenta pas de lui substituer une race améliorée par le sang anglais; l'ancienne variété s'éteignit obscurément dans les parties les plus reculées du Morvan. Elle fut remplacée par une variété nouvelle de trait, d'abord dans le Bazois et la Puisaye, c'est-à-dire sur les terres les plus riches, puis dans le Morvan même, quand l'ouverture de nouvelles voies de communication et le chaulage l'eurent enrichi (127). On employa surtout des étalons percheros; on obtint des chevaux de trait rustiques, propres aux travaux des champs et au roulage (128). Depuis un quart de siècle, grâce à l'importation d'étalons et même de juments du Perche, une très belle race de trait, en tout semblable à la percheronne, a été créée: « Les chevaux nivernais ne sont en définitive qu'une variété des percheros » (129).

(125) Quelques mots..., mémoire cité.

(126) Drancy, Mémoire sur les haras de la province de Bourgogne, 1777 (Arch. nat., H 211¹). Mémoire instructif et tendant à remédier à la disette des chevaux dans le Morvan (anonyme), s. d. (Arch. nat., H 214 *ter*, pièce 274).

(127) Delafond, 286, p. 48-52; baron de Bourgoin, dans Comminges, 113, p. 228. — Sur le cheval du Morvan et du Nivernais, Gayot, Atlas, 117, Cluny; Comminges, 113, p. 227-237; Grandeau, 110, p. 431; Prod. animale, 111, Nièvre; Gallier, 114, p. 86-87; et les ouvrages cités à la Bibliographie, art. Nivernais, nos 286-289.

(128) Delafond, l. c.

(129) Gallier, 114, p. 86. Depuis 1885, la race nivernaise de trait possède son Stud-book, 152.

L'administration des haras s'est efforcée d'introduire dans le Nivernais l'élevage du demi-sang; elle n'a obtenu que peu de succès; les cultivateurs préférèrent faire naître le cheval de trait (130).

En somme, il y a eu, dès la première moitié du XIX^e siècle, substitution d'une variété de trait à une variété de selle. Le fait est unique à cette époque. Il s'explique par des causes générales et par des causes locales.

C'est la période où les voies de communication s'améliorent et se multiplient; les chevaux de trait se vendent très bien. Or, le Morvan se trouvait à proximité de la grande région de consommation, le Bassin parisien. Tandis que les autres pays pauvres, qui élevaient jusque-là le cheval de selle, étaient fort éloignés des régions de grande culture employant le cheval pour leurs travaux, le Morvan trouvait des clients à ses portes: les cultivateurs de la Haute-Bourgogne, de la Champagne, de la Brie lui achetèrent des poulains, pour les revendre, après quelques années, aux entreprises de transport (131).

Ce qui détermina les paysans du Morvan et du Nivernais à faire naître le cheval de trait, c'est qu'eux-mêmes en eurent besoin (132). L'amélioration des voies de communication rendait l'ancien bidet de moins en moins utile; le percement de nouvelles routes et l'ouverture du canal du Nivernais firent mettre en exploitation les futaies de l'intérieur: jusque-là, on n'exploitait guère que les forêts les plus proches des rivières flottables; le transport des bois éloignés des cours d'eau eût été impossible faute de bons chemins; désormais il devint facile, mais il fallait de forts chevaux pour porter le bois à la rivière ou au canal. La révolution agricole qui, à ce moment, transformait le Nivernais et, grâce au chaulage, la partie voisine du Morvan, permit de les élever sur place: c'est le temps de la clôture des prairies et du remplacement des terres vagues par des pâturages pour l'engraissement du bétail: on fit moins travailler les bœufs et on les mit à l'engrais; il fallait employer le cheval aux travaux des champs (133). Dans les prés d'embouche, juments et poulains, en petit nombre, voisinèrent avec les bêtes à cornes: là, comme ailleurs,

(130) Comminges, I. c.

(131) Delafond, 286; Gayot, Atlas, 117, Cluny.

(132) Tout ce qui suit d'après Delafond, I. c.

(133) Sur les progrès de la race bovine nivernaise et la disparition de la

les deux élevages se complétèrent, avec une prépondérance marquée de celui des bovins.

B. — *LES VARIÉTÉS DE TRAIT.*

Les chevaux de trait, par suite de l'accroissement et de l'amélioration des voies de communication, et du développement des transports qui en fut la conséquence, furent de plus en plus demandés par le commerce. Leur élevage devint donc très avantageux. Aussi les régions qui les faisaient naître continuèrent-elles à les produire.

Mais, ici encore, une transformation fut nécessaire. Les anciennes variétés cessèrent de convenir aux besoins nouveaux du commerce : dans le commencement du XIX^e siècle, le mode de transport sur les routes s'était en effet profondément modifié. Les variétés de trait se modifièrent parallèlement.

Cette modification est le meilleur exemple qu'on puisse donner de l'adaptation de l'élevage du cheval au milieu économique. Nous l'étudierons dans une partie spéciale (P. 112-134).

race bovine morvandelle propre au travail et aux transports de bois, voir Delafond, 286, et Lavergne, 226, p. 26.

DEUXIÈME PARTIE

LES EMPLOIS DU CHEVAL ET LEUR INFLUENCE SUR LA PRODUCTION

I. — Les emplois du cheval: Le cheval animal de transport. — Les transformations des modes de transport et l'élevage du cheval.

Les chevaux ont dû se modifier en même temps que se modifiait leur emploi. La transformation la plus frappante s'est faite dans la première moitié du XIX^e siècle : alors se sont établis des modes de transport nouveaux; les chevaux sont devenus en conséquence très différents de ce qu'ils étaient auparavant.

Au XVIII^e siècle, le réseau des routes était peu développé; en dehors des grandes routes, il n'y avait guère que de mauvais chemins, difficilement praticables, inutilisables même par les voitures une grande partie de l'année; les grandes routes elles-mêmes étaient fort mal entretenues et leur viabilité était fort précaire (1).

Dans nombre de régions, la majeure partie des transports ne pouvaient se faire par voitures. Nous prendrons pour exemple l'Ouest de la France.

Le sol y est imperméable, le climat pluvieux: les chemins, sans cesse détrempés, exigent, pour être utilisables, un entretien constant; aujourd'hui encore, les petites routes sont fréquemment en mauvais état, les chariots s'embourbent dans les chemins de culture.

Or, au XVIII^e siècle, à peine y avait-il quelques bonnes routes; on ne pouvait circuler le plus souvent que par des « chemins creux »,

(1) Sur l'état des routes, la viabilité et les transports, voir la bibliographie de Contades, 5, et les articles de Letaconoux, 66 et 67. Sur la poste aux chevaux, Anxionnat, 203.

étroits, raboteux, avec de profondes ornières, serrés entre deux talus couronnés de haies touffues, qui y entretenaient une humidité perpétuelle. Les voitures n'y circulaient qu'à grand'peine, surtout en hiver et en temps de pluies. « Dans un voyage que je fis l'an dernier en Bas-Poitou (c'est-à-dire en Vendée), écrit Réaumur en 1721, l'essieu des petites roues de ma berline était continuellement accroché; pendant dix lieues de traverse, il me fallait d'instant en instant faire élargir le chemin : je n'avançais qu'avec le secours des pionniers » (2). Aussi les transports se faisaient-ils presque entièrement à dos de cheval. Dans le Bocage normand, par exemple, des Bretons apportaient sur des mulets ou de petits bidets des provisions de ménage et remportaient les produits des industries villageoises; les Bocains eux-mêmes colportaient leur quincaillerie et leurs étoffes rustiques, dans toute la France, dans des balles : cette industrie du colportage caractérise évidemment un pays privé de bons chemins; de fait, l'établissement des routes modernes et des chemins de fer l'a tuée (3). Dans le Bas-Maine, c'était à dos de cheval que les fils de lin filés dans les campagnes, les toiles tissées dans les bourgs étaient apportés aux marchés des villes. Dans l'Anjou, le cheval était quotidiennement employé comme bête de somme aux emplois les plus divers et, pour nous, les plus inattendus : pour porter les fumiers, les litières, les grains, on lui mettait sur le dos deux paniers d'osier, ovales, un peu aplatis du côté de l'animal; pour porter les foin, les herbes, des « harasses » ressemblant à deux échelles accolées; pour transporter les fruits mous comme les poires, des « portoirs » en forme de demi-fût (4).

Il en allait de même dans toutes les régions de bocage, aux champs entourés de haies, et dans les pays de montagne; jusque dans les pays de plaines, l'usage des bêtes de somme, pour des transports qu'on ferait aujourd'hui au moyen de voitures, était général : en 1789, le cahier d'Ingré, petit village à six kilomètres au Nord-Ouest d'Orléans, demande qu'on « empêche absolument à tout voiturier et au-

(2) R.-A. de Réaumur, Moyen de mettre les carrosses et berlines en état de passer par les chemins plus étroits que les chemins ordinaires et de se tirer plus aisément des ornières profondes (Mémoires de l'Académie royale des sciences, 21 janvier 1721).

(3) Lécœur, 307, t. I, p. 49-51 et *passim*.

(4) Leclerc-Thouin, 370, p. 170-177 (figures très intéressantes).

tre personne de conduire ni à vide ni à charge aucune voiture par les sentiers à l'usage des gens de pied et bêtes de somme » (5).

A. LA TRANSFORMATION DES MODES DE TRANSPORT ET LA CRISE DU CHEVAL DE SELLE.

A la fin du XVIII^e siècle et surtout au commencement du XIX^e, le réseau des grands chemins fut à la fois très étendu et très amélioré. Autrefois, les routes étaient impraticables; maintenant, quelque imparfaites qu'elles soient encore, on peut y circuler commodément et sûrement. Il en résulta que l'on se mit à voyager en voiture là où l'on ne voyageait qu'à pied ou à cheval, à transporter sur des charrettes ce que l'on ne transportait que sur des bêtes de somme. La clientèle du cheval de selle fut diminuée, celle du cheval de trait augmentée d'autant; les transports par voiture, plus faciles, plus rapides et plus économiques, augmentèrent dans de fortes proportions; le développement du commerce et de l'industrie après 1815 agit dans le même sens (6). « En France, écrivait Desvaux-Lousier en 1847, on ne va plus à pied, on va à cheval et tout le monde veut aller en voiture. Il en résulte que le cheval de trait est demandé et que le cheval de selle est délaissé. Les faits sont là pour nous dire l'augmentation prodigieuse de tous les véhicules dans Paris et dans les autres villes, l'établissement des petites voitures dans toutes les directions au fur et à mesure que les routes deviennent viables, les habitudes des fermiers, des commis-voyageurs, des colporteurs qui ont tous cabriolets, carrioles ou charrettes, les besoins et l'intelligence du commerce qui veut aller vite et diminuer ses frais de déplacement, et même de l'agriculteur qui abandonne peu à peu le travail par les bœufs pour le remplacer par celui des chevaux » (7).

Telle était la situation dès 1815. De 1815 à 1850, les circonstances devinrent de plus en plus favorables au cheval de trait, car

5) Cahiers de doléances du bailliage d'Orléans pour les États-généraux de 1789, éd. C. Bloch. Orléans, 1906-1907, 2 vol. in-8, t. I, p. 15.

(6) Sur ce dernier point, voir Navier, 232, p. 2.

(7) Desvaux-Lousier, 334, p. 5-6. — Voir aussi: Rapport sur les remon-tes (1842), 82; Barrada, 183, p. 4; Gayot, 7, t. I, p. 170, et 117, p. 6; Houël, 6, t. II, p. 342; V. de Loncey, 118, p. 13.

les moyens de communication continuèrent à se perfectionner, les transports à s'accroître. Le réseau des routes devint de plus en plus long (8); leur état s'améliora de jour en jour (9); la circulation devint plus aisée et en conséquence augmenta fort (10); les entreprises de postes et de messagerie exagérèrent de jour en jour la vitesse de leurs voitures (11). La consommation des chevaux de trait s'accrut donc de plus en plus (12).

En somme, les chevaux de selle perdirent toute leur clientèle de la classe moyenne : toutes les petites gens qui circulaient autrefois à dos de « bidet » s'étaient mis à voyager en voiture. La concurrence du cheval de selle et du cheval de trait se dénoue au profit de celui-ci. Désormais l'élevage du cheval de selle est en crise, et cette crise se prolongera pendant tout le XIX^e siècle : elle dure encore.

Du jour en effet où l'on a cessé de voyager à cheval, la clientèle du cheval de selle n'a plus compris que le luxe et l'armée.

C'est en somme très peu de chose. Vers 1830, le luxe ne demande, nous dit-on, que 4.000 chevaux à peine (13), l'armée que 6 à 8.000 (14); encore un grand nombre sont-ils achetés à l'étranger. Les acheteurs riches, engoués de l'anglais, ne trouvent pas nos chevaux assez élégants et montent surtout des anglais; pour le carrosse,

(8) Block, 162, 1^{re} éd., t. II, p. 317 (routes impériales), 321 (routes départementales), 322 (routes stratégiques), 323 (chemins vicinaux : ils diminuent de longueur, mais parce qu'ils s'améliorent, et sont plus fréquentés).

(9) La proportion des routes à l'état d'entretien passa de 44 $\frac{1}{2}$ % en 1811 à 51 en 1824 et 80 en 1851 : Rapport Ducos, 103, § 13.

(10) Le rapport du tirage moyen à la charge totale s'éleva, de 1826 à 1851, de 1/5^e à 1/30^e. Le prix moyen du transport par tonne et par kilomètre s'abaissa, entre 1812 et 1851, de 32 à 20 centimes. De 1830 à 1846, la fréquentation des routes doubla. Rapport Ducos, 103, § 13.

(11) Quentin, 190, p. 3; Lavalard, 119, t. II, p. 235; Anxionnat, 203, p. 130-131.

(12) Anxionnat, 203, p. 14 et 129 (chiffres précis).

(13) Lullin de Châteauevieux, 229, p. 6.

(14) La moyenne de 1819 à 1836, calculée d'après Lamoricière, 85, tableau F, est d'un peu moins de 6.000. Après 1836, le nombre des achats s'élève à environ 8.000 chevaux (Bilan de la production chevaline, note de 1846, anonyme, 166; voir aussi Rapport sur les remontes, 82 et Barrada, 183, p. 23).

ils préférèrent l'allemand, beau et moins coûteux : des 4.000 chevaux de luxe, « 800 viennent d'Angleterre et le double à peu près du Nord de l'Allemagne; l'élève des chevaux de France se bornait donc à fournir annuellement environ 1.500 sujets » (15). Le seul acheteur important est donc l'armée, qui ne faisait venir qu'un millier à peine de chevaux de l'étranger (16). « La vente à l'armée, écrit Barrada, député du Gers, en 1834, est devenue le seul débouché de l'espèce de chevaux dont l'éducation est la plus coûteuse, le seul débouché pour s'en défaire avec avantage, ces chevaux étant d'une nature supérieure à ceux de l'agriculture » (17).

Depuis la création des races françaises de demi-sang et, au premier rang, de la race normande, la France peut fournir de bons chevaux au luxe et à l'armée; à partir de 1875 environ, l'importation de chevaux étrangers est faible (18). La crise des chevaux de selle et de carrosse, néanmoins, n'a pas cessé. Pour en rendre compte, nous dirons quelques mots des vicissitudes de la production et de la vente dans la plus importante des régions d'élevage, la Basse-Normandie, depuis 1875.

En 1875, la situation paraissait excellente. Les acheteurs riches avaient pris l'habitude de s'adresser à la Normandie; c'était un débouché très important, car les chevaux de luxe sont les plus chers et les plus rémunérateurs. La loi de réorganisation des haras de 1874 venait de porter l'effectif des étalons à 2.500 têtes et prescrivait des achats annuels de 200 têtes par an jusqu'à ce que ce nombre de 2.500 fût atteint; la plupart de ces étalons furent achetés en Normandie. La réorganisation de la cavalerie et la création d'un certain nombre de régiments d'infanterie entraînèrent des achats très importants en Normandie; la production, pour suffire à la demande très élevée de

(15) Lullin de Châteaueux, l. c.

(16) Moyenne des achats en France, de 1819 à 1836 : 5193, selon Lamoricière, l. c.

(17) Barrada, 183, p. 23. — Voir aussi Royère, 240, p. 5 (« Il n'y a aujourd'hui en France qu'un seul consommateur de chevaux de selle; ce consommateur est le ministre de la guerre »); Note sur la remonte dans la circonscription d'Alençon (Arch. min. guerre, Arch. modernes, Fonds Préval, série E, carton 30); Lamoricière, 85, p. 41; Richard du Cantal, 84, p. 8.

(18) Rapport Fortier, 95; un droit de 200 francs sur les chevaux importés protège la production française.

l'armée, se développa (19). Malgré cet accroissement de l'élevage, la vente des chevaux normands resta aisée jusque vers 1883 : les meilleurs étaient vendus comme étalons, ceux qu'on ne pouvait vendre aux haras étaient castrés et vendus comme chevaux d'attelage ou de selle de luxe, surtout d'attelage, à des prix élevés; l'armée prenait le reste.

Mais cette prospérité était factice : du jour où l'effectif des haras fut complet, où la cavalerie réorganisée restreignit ses achats, la Normandie ne réussit plus à se défaire de tous les chevaux qu'elle élevait. C'est ce qui arriva vers 1883. Les chevaux de valeur ne pouvaient plus, à de rares exceptions près, être vendus qu'au commerce, qui achetait toujours à peu près le même nombre; une quantité croissante de chevaux dut être présentée à la remonte de l'armée, qui put ainsi acquérir des animaux de meilleure qualité, sans augmenter ses prix : pour les bons chevaux, les éleveurs se plaignaient d'être en perte (20). Aussi la production diminua-t-elle : les marchands, qui achetaient tous les ans les $\frac{4}{5}$ ^{es} des chevaux présentés à la Commission des achats de la remonte, baissaient leurs prix; le prix des animaux de luxe tomba aussi; les éleveurs inquiets firent moins naître : le nombre des saillies s'abaissa fort aux dépôts du Pin et de Saint-Lô (21).

Les Normands, pour interrompre la crise, recoururent à un expédient : ils provoquèrent de nouveaux achats de la remonte des haras. Dès 1882, un député de la Normandie proposait une augmentation du nombre des étalons (22); les pouvoirs publics finirent par entendre les plaintes des Normands : votées sous couleur d'améliorer la production chevaline française, les deux « lois d'accroissement » de 1892 et 1900 eurent, au moins autant, sinon plus, pour but de permettre à la Basse-Normandie d'écouler ses produits à des prix avantageux (23).

(19) En 1873, le service des remontes achetait 7717 chevaux, en partie à l'étranger; en 1893, 13094, qu'on put trouver tous en France (Discours du ministre de la guerre en 1894, cité par le ministre de l'agriculture lors de la discussion de la loi d'accroissement de 1900 : Journal officiel, Débats parlem., Sénat, 28 juin 1900, p. 699).

(20) Renaude, 309, p. 7 (chiffres précis).

(21) *Ibid.*

(22) Darbot, 175, t. I, p. 87.

(23) Sur les lois d'accroissement, voir la Bibliographie, nos 94 et 95. —

Les lois d'accroissement n'ont été qu'un palliatif provisoire et insuffisant. La crise a recommencé, sitôt atteints les nouveaux effectifs des haras; il ne saurait être question, désormais, de les augmenter. Or, depuis quelques années, le commerce des chevaux de demi-sang est en décadence et ce pour plusieurs raisons. Les deux principaux débouchés, l'armée et le luxe, ont restreint leurs achats.

L'armée achète moins. Depuis quelque temps, la remonte favorise, aux dépens de la Normandie, les autres régions d'élevage du demi-sang, notamment le Midi. Les dernières lois militaires ont été moins favorables qu'on aurait pu le croire *a priori*; elles ont donné lieu à des achats multiples, mais précipités (24).

La Normandie est donc en pleine crise. Les rapports annuels du directeur des haras signalent une décadence de l'élevage : « les étalons de demi-sang de l'administration, en quatre ou cinq années, ont vu leur clientèle de juments diminuer de plus de 30.000 » (25). « Aussi la Normandie, cette terre classique du demi-sang, est-elle envahie d'une façon sans cesse grandissante par le cheval percheron et ses dérivés » (26).

La Vendée, qui fait naître des carrossiers et des chevaux d'arme, le Centre, notamment le Charolais, qui, faute d'autres débouchés,

Ces lois ont eu des répercussions parfois fâcheuses. Comme l'administration des haras devait placer les étalons trop nombreux achetés en Normandie, elle les envoya trop souvent à des régions qui n'en avaient nul besoin ou qui n'en voulaient pas, l'Ardenne, la Bretagne par exemple; voir les réflexions de Robien, 245, p. 4.

(24) Sur la loi réorganisant l'artillerie, Gallier, 116, p. 172; nombre d'artilleurs, à l'heure qu'il est, se plaignent du cheval normand: voir général Langlois, 123; colonel Marais, 124 et 125; Gallier, 126; Robien, 245; surtout capitaine Charpy, 121.

(25) Gallier, 116, p. 36, signale une diminution de 3000 saillies en Normandie, de 1903 à 1907.

(26) *Ibid.*, p. 172. — On trouvera des détails dans les notices de Prod. anim., 111: dans l'Orne, le demi-sang n'est plus représenté que par 4000 chevaux environ, sur 58.000; dans la Manche, l'élevage du percheron se développe de plus en plus dans la partie Sud; dans le Calvados, le nombre des percherons tend à augmenter, même dans la plaine de Caen; « Dans le temps, chaque ferme n'en possédait qu'un seul, le limonier; aujourd'hui, on en compte jusqu'à 4 ou 5 dans certaines exploitations; d'où un nombre moins élevé de produits de demi-sang ».

ne produit guère que le cheval de guerre (27), la plaine de Tarbes, qui élève des chevaux pour la cavalerie légère (28), sont également frappés. La crise de l'élevage du demi-sang est générale; le succès du cheval de trait s'accroît au contraire de jour en jour.

Le meilleur exemple de la disparition des anciennes variétés de chevaux de selle, par suite de la modification des modes de transport, est celui de la race limousine (Voir p. 86-90).

Le cheval limousin. — L'ancienne variété limousine, si originale, s'est entièrement éteinte; nous avons vu qu'elle était en décadence dès la fin de l'ancien régime et que les réquisitions révolutionnaires et impériales lui portèrent le coup de grâce. Au retour de la paix, en 1815, le Limousin n'avait plus d'étalons. D'ailleurs, il ne pouvait plus être question de reconstituer l'ancienne race; elle ne convenait plus aux besoins nouveaux du commerce.

Jusque-là les limousins avaient deux sortes de clients: les particuliers qui voyageaient à cheval et l'armée. Les premiers disparurent; on cessa de voyager à cheval, l'amélioration des routes permettant de circuler par des voitures rapides; le cheval de trait supplanta le cheval de selle (29). L'armée resta donc le seul débouché; encore trouvait-elle les limousins trop petits (30).

En même temps, le mode d'élevage s'était modifié; il n'y eut plus, ou presque plus, de riches propriétaires éleveurs; les éleveurs furent les petits cultivateurs (31).

La culture était trop arriérée pour permettre l'élevage de chevaux de demi-sang (comme l'aurait voulu l'administration des haras); très peu de prés, pas de prairies artificielles, pas d'avoine, mais des

(27) Fournier, 115, p. 202.

(28) Sur la crise du cheval du Midi, Gallier, 216, p. 41 et 217 p. 55; Robien, 267, p. 57.

(29) Voir Alluard, éleveur près de Limoges, (Arch. min. guerre, Arch. modernes, fonds Préval, série E, carton 31), p. 9-10; Gay de Vernon, 280, p. 16-17.

(30) Col. Marbot, Remarques critiques sur l'ouvrage de M. Rognat intitulé: Considérations sur l'art de la guerre. Paris, 1820, in-8, p. 395, note le préjugé en faveur des grands chevaux; — voir Huzard, fils, 104, p. 104; Gayot 127, Pompadour.

(31) Gay de Vernon, 280, p. 15.

landes et des pacages, un régime « d'animal sauvage » (32). Les cultivateurs, renonçant à employer les étalons de sang du haras de Pompadour (33), abandonnèrent pour la plupart l'élevage du cheval (34); ils élevèrent de plus en plus les bêtes bovines: « L'exploitation de nos domaines, dit Gay de Vernon, s'effectue avec des bêtes à cornes, et le commerce des jeunes bœufs présente peu de chances de pertes et beaucoup de profits » (35). Vers 1840, il y avait très peu de chevaux dans le Limousin :

1839 Haute-Vienne :	8.805 (528 de moins de 3 ans; 2.264 juments)
Creuse :	6.178 (1.046 — 2.747 —)

Encore la moitié des juments dans la Creuse, les deux tiers dans la Haute-Vienne étaient-elles livrées au baudet; on ne comptait plus que 400 naissances de poulains par an dans la Creuse, 300 dans la Haute-Vienne (36).

Depuis, l'élevage du mulet a périclité; celui du cheval s'est à peine relevé; le « demi-sang limousin », qui figure dans les classifications officielles, existe à peine; dans la Creuse, c'est l'élevage du cheval de trait qui a fait quelques progrès (37) :

1906 Haute-Vienne :	9.994 chevaux
Creuse :	11.825 —

Par contre, le nombre des animaux de l'espèce bovine a fort augmenté :

	1839	1906
Haute-Vienne :	112.443	230.603
Creuse :	135.368	233.090

(32) Richard du Cantal, 191, p. 405; Gay de Vernon, 280, p. 15.

(33) Il faut remarquer que dans le Limousin « le reproducteur est exclusivement fourni par l'administration des haras, comme dans tout le Midi » (Gayot, 7, t. II, 3, p. 340; voir Lamoricière, 85, p. 260 et tableau, p. 200-203).

(34) Gay de Vernon, 280, p. 14-16; Lullin de Châteauneuf, 229, p. 367; Lamoricière, 85, p. 121; Richard du Cantal, 191, p. 404; Gayot, 127, Pompadour.

(35) Op. cit., p. 16; voir Lullin de Châteauneuf, 229, p. 368.

(36) Général Wathiez (Arch. min. guerre, Arch. modernes, fonds Préal, série E, carton 29).

(37) Sur l'état actuel de l'élevage, voir les ouvrages cités dans la Bibliographie, n^{os} 277 et suiv.

Le cheval, qui jadis faisait la fortune du Limousin, n'y est plus rien : « Au point de vue de l'importance des transactions, nous dit-on, on peut classer les espèces dans l'ordre suivant : 1° l'espèce bovine ; 2° l'espèce porcine ; 3° l'espèce ovine ; 4° la basse-cour ; 5° l'espèce chevaline » (38).

B. LA TRANSFORMATION DES MODES DE TRANSPORT ET LES CHEVAUX DE TRAIT.

Ce sont surtout les chevaux de trait, comme il est naturel, qui ont dû s'adapter aux modes de transport nouveaux. Nous ferons donc un résumé de l'histoire des variétés de trait au XIX^e siècle.

1. — LA CONSTITUTION DES NOUVELLES VARIÉTÉS DE TRAIT (1815-1835).

A la fin du XVIII^e siècle et surtout au commencement du XIX^e, le mode de transport sur les routes se modifia complètement.

Quelques détails techniques sont ici nécessaires. Au XVIII^e siècle, des décisions royales, en 1724, 1727, 1771 et 1772, avaient limité le nombre des chevaux attelés aux voitures de roulage, afin de limiter le chargement et d'empêcher une usure trop rapide des routes. En 1793, à la suite de « l'introduction en France des jantes larges [empruntées à l'Angleterre], il fut permis aux voituriers d'atteler à leurs véhicules un nombre illimité de chevaux, à la seule condition de n'employer que des bandes de roues ayant une largeur déterminée » (39). Après plusieurs corrections à cette règle, la loi du 23 juin 1806 limita le poids du chargement, mais en autorisant pour les jantes larges des chargements très lourds ; encore dépassait-on couramment les poids fixés. Navier, dans son livre de 1835 sur la Police du roulage, a décrit avec précision cet état de choses (40). Les diligences publiques à service rapide portaient fréquemment, avec les marchandises accumulées sur l'impériale, 6.500 kil. environ (41). Enfin, les routes étaient en mauvais état : c'est que leur réfection ne se faisait qu'avec lenteur ; c'est aussi que le chargement et la vitesse des

(38) Prod. anim., III, Haute-Vienne.

(39) Rapport Ducos, 103, § 3.

(40) Navier, 232, p. 24-25, 26-27.

(41) *Ibid.*, p. 42.

voitures qui y circulaient s'exagéraient sans cesse (42). Les chemins vicinaux valaient moins encore que les routes; on ne commença guère à les améliorer qu'après la loi de 1834 (43).

Les nouveaux modes de transport exigeaient des chevaux de trait d'un type nouveau. Les anciens étaient, sauf ceux de la Flandre, de petite taille et incapables de traîner de lourdes voitures. On voulait maintenant des chevaux plus grands et plus vigoureux. Il fallut donc une transformation et la transformation exigée devait être si complète qu'on peut la considérer comme une véritable création de variétés nouvelles.

La transformation des chevaux de trait se fit entre 1815 et 1830 environ; elle eut pour conséquence une division en deux catégories, animaux de gros trait, animaux de trait léger.

a) *La transformation générale des chevaux de trait.* — Le commerce réclamait des chevaux capables de traîner des charges pesantes sur de mauvais chemins. Les producteurs réussirent à grandir et à grossir les chevaux de trait (44); entre 1815 et 1830, toutes les variétés de trait françaises furent ainsi transformées. Une seule race resta ce qu'elle était (45) : les chevaux franc-comtois, pendant quelque temps, gardèrent leur ancienne forme, restèrent moins forts et moins épais (46). C'est que, dans l'Est de la France, les chevaux de postes et de messageries, qui devaient être de fortes bêtes, traînant de lourdes charges, venaient de l'étranger (47), mais

(42) Sur tous ces faits, voir Navier, 232, et rapports de Brisson, 102, et Ducos, 103.

(43) Block, 162, 1^{re} éd., t. II, p. 323-324. Exemple du mauvais état des chemins pendant la première moitié du XIX^e siècle, dans une région à forte circulation, Demangeon, 248, p. 222.

(44) Quentin, 190, p. 3 : « Les lourdes charrettes dont l'usage est si général dans un rayon de 60 à 70 lieues autour de Paris rendent nécessaires des chevaux épais, ayant la jambe forte, l'encolure chargée, le poitrail et la croupe très larges » ; — Lullin de Châteaueuieux, 229, p. 7.

(45) Sur les chevaux franc-comtois au XVIII^e siècle, voir Arch. nat., H 214 ter, 724 à 728, 1377²; notamment Mémoire sur les chevaux de Franche-Comté, par l'intendant de La Coré, H 726.

(46) Description dans Huzard fils, 104, p. 93 et Lullin de Châteaueuieux, 229, p. 207.

(47) Lullin de Châteaueuieux, 229, p. 209. — Voir carte 9, p. 118.

que le roulage continuait à être fait par des voitures légères à un cheval, les « chariots comtois » : « un seul roulier en conduisait quatre à cinq et transportait ainsi une plus grande quantité de marchandises que la plus grosse charrette attelée de six chevaux » (48). Ce n'était qu'une survivance : le jour où les chariots comtois disparaîtraient, les chevaux comtois devront se transformer à leur tour.

En somme, les chevaux de trait durent, comme les chevaux de selle, subir un changement, mais beaucoup moins profond : pour les seconds, il y eut un remplacement par des animaux entièrement différents, par l'origine, la forme, les aptitudes; pour les seconds, il y eut simplement modification, développement des aptitudes anciennes pour satisfaire des besoins nouveaux. Là il y a eu vraiment création, ici transformation seulement. Aussi, l'adaptation des chevaux de trait se fit-elle plus aisément, plus complètement, et avec un plus grand succès.

b) *La division des chevaux de trait en deux catégories : gros trait et trait léger* (49). — Le commerce utilisait les chevaux de trait à deux usages fort différents : les uns transportaient au pas des marchandises lourdes et peu pressées, les autres transportaient au trot les marchandises pressées et les voyageurs; les premiers étaient des chevaux de roulage, les seconds des chevaux de postes, de diligences et de messageries (on disait aussi de roulage accéléré). Aux deux espèces de service correspondirent deux espèces de chevaux de trait; on prit l'habitude de les désigner sous les noms d'espèces de gros trait et de petit trait ou trait léger; mais cette dernière expression ne doit pas faire illusion : il s'agit dans les deux cas de grands chevaux, de taille au-dessus de la moyenne. C'est ce que Lullin de Châteaueux indique fort bien : il distingue les chevaux de grand échantillon (gros trait), de moyen échan-

(48) Quentin, 190, p. 4; Navier, 232, p. 25; Gayot, Atlas, 127, Jussey; voir dans ce dernier ouvrage la lithographie représentant un attelage franc-comtois.

(49) La distinction est bien faite par Huzard, fils, 104, p. 89 et 98; par le duc de Guiche, 219, p. 6. — Lavalard, 119, t. II, p. 234-235, et Gayot, 117, p. 31-32, citent les descriptions précises des deux espèces d'après un document officiel du commencement du XIX^e siècle.

tillon (trait léger), de petit échantillon (propres seulement à la culture) (50).

Les deux espèces, d'abord, restèrent très distinctes (51). Le type de l'espèce de gros trait était le boulonnais, celui de trait léger le percheron.

C'est ce que Richard du Cantal a fort bien noté : « Nos chevaux de trait, écrit-il, que l'agriculture a perfectionnés, sans l'intervention de l'État, par son usage et son commerce, sont très distincts les uns des autres; ils sont de plus très propres aux diverses spécialités de service auxquelles ils sont employés. Ainsi, la forte race boulonnaise, si puissante pour le gros trait, ne sera jamais confondue avec la percheronne légère, si précieuse pour les postes et les messageries. La première a la tête forte, droite, l'encolure épaisse, les épaules grosses, le dos et les reins courts et larges, la croupe arrondie et fortement musclée; ses membres sont vigoureux et d'aplomb; elle fournit des individus du plus beau type connu comme puissance musculaire. La conformation du cheval percheron, plus léger, a quelque analogie avec celle du boulonnais; sa tête est carrée, son encolure est un peu forte, le garrot est moyennement sorti, le dos et les reins sont courts, la côte est bien arquée, la croupe arrondie et bien musclée; les membres sont forts et nerveux, la robe est généralement grise. Les percherons se reconnaissent partout et partout on est satisfait de leurs qualités et des services qu'ils rendent » (52).

Outre ces deux chevaux types, on en connaissait un certain nombre d'autres, de valeur plus ou moins grande. Deux se rapprochaient des précédents : le flamand dans l'espèce de gros trait, le breton dans celui de trait léger. Les chevaux flamands étaient plus grands, plus gros, mais plus mous que les Boulonnais; ils

(50) Lullin de Châteaueux, 229, p. 8; voir aussi Girardin, 218, p. 9-13, et Denniée (baron), De la remonte et des haras (Arch. min. guerre, Arch. modernes, Fonds Préval, série E, carton 30, — cahier lithographié, 12 nov. 1846, p. 15-16).

(51) Descriptions d'après Lullin de Châteaueux, 229; Huzard fils, 104; Yvart, 105; Richard du Cantal, 191; Viannè, 107; Moll et Gayot, 106.

(52) Richard du Cantal, l. c. — Une autre différence entre les deux espèces est celle de la robe: on considérerait la robe noire comme caractéristique des variétés de gros trait, la robe grise des variétés de trait léger.

étaient utilisés pour les très lourdes charges : ils fournissaient « ces puissants malliers dont on admirait la forme et la taille » (53). Les bretons étaient petits, mais vigoureux et ils se développaient en prenant de l'âge, surtout lorsqu'ils étaient transportés jeunes hors de leur pays; ils ressemblaient aux percherons, avec moins d'élégance; ils avaient la tête camuse et carrée, le corps trapu, l'encolure courte et charnue, la croupe double, les côtes arrondies; leurs membres étaient forts et court-jointés; leur robe, comme celle du percheron, était généralement grise. Le breton avait si bien un air de famille avec le percheron que J.-B. Huzard fils, qui, pourtant, connaissait bien le Perche, les confondait dans la même race, qu'il appelait « bretonne ou percheronne » (54).

A un niveau inférieur, venaient, dans la catégorie du gros trait, les comtois et les poitevins, dans celle du trait léger les ardennais et les lorrains.

Les chevaux comtois — après leur amélioration — étaient moins forts que les boulonnais, mais plus que les percherons; ils avaient peu d'aptitude à la vitesse, mais étaient excellents pour l'agriculture et le roulage. Leur taille était restée petite (1 m. 50 à 1 m. 60), leur corps était allongé, leur encolure mince, leurs membres grêles, leur croupe avalée, plate et large; leur robe noire, comme celle du boulonnais, ou bai; en somme, c'était une variété moins belle et moins robuste que la boulonnaise, mais moins chère (55).

Les chevaux poitevins se rapprochaient des chevaux de trait léger, car si en général on les employait au roulage, les moins étoffés étaient utilisés pour les postes et diligences (56); ils étaient très grands, presque autant que les flamands, mais mal conformés : tête longue et pesante, encolure effilée, corps large avec des hanches

(53) Lullin de Châteauvieux, 229, p. 157. On les employait aussi au tirage des bateaux, jusque dans la vallée de la Saône, *ibid.*, p. 297.

(54) Huzard fils, l. c.; Yvart, 105, p. 936, note la ressemblance du percheron et du breton, mais dit qu'il ne faut pas les confondre tout à fait; Sourdeval, 351, p. 320, à une époque un peu postérieure, donne deux descriptions « en regard » des deux variétés.

(55) Outre les ouvrages cités plus haut, Gayot, 117, p. 286; Laborde, 276, p. 561-564.

(56) Ces chevaux n'étaient que les produits mâles des juments du pays, destinées au mulet, mais que le baudet n'avait pu féconder, ou des quel-

saillantes, membres forts, mais long-jointés, jarrets souvent clos; leur robe était noire.

Les chevaux ardennais étaient petits et secs, mais assez bien conformés : tête fine, encolure large et courte, corps large, membres solides et grêles; mais ils avaient la croupe trop avalée, le dos ensellé, les jarrets rapprochés; à l'époque où nous nous plaçons, à peine peuvent-ils être considérés comme des chevaux de trait; ils ne le deviendront vraiment qu'après 1840, lorsqu'ils auront été améliorés; en attendant, ce ne sont guère que des chevaux de culture. Cela est plus vrai encore des lorrains; les chevaux lorrains ressemblent aux ardennais, en exagérant leurs défauts (57).

Comme on voit, les chevaux de gros trait sont les plus nombreux; ils suffisent à peu près à la consommation (58). Il n'en est pas de même des chevaux de trait léger; seuls à vrai dire conviennent aux besoins du commerce les percherons, en y comprenant les bretons. Ils ne pouvaient suffire : postes et diligences étaient obligées d'user de chevaux d'autres régions françaises, dont la qualité était fort inférieure, et même de chevaux étrangers. Lullin de Châteaueux donne des indications précises, qui permettent de tracer la carte de l'extension commerciale des divers chevaux de trait léger, employés par les postes (carte 9).

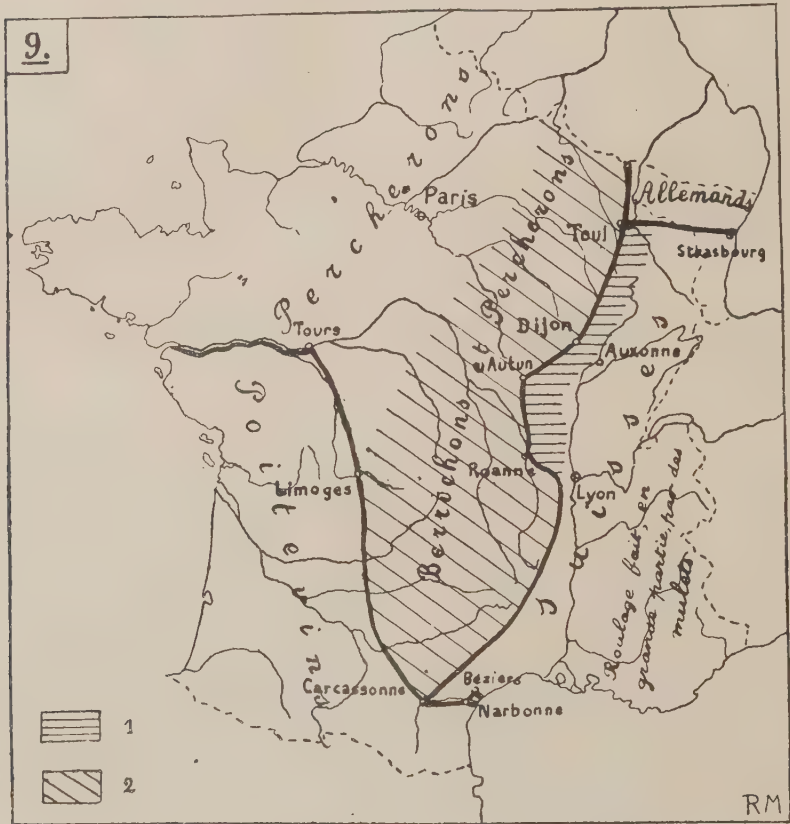
Le service du percheron (en y comprenant le breton, généralement vendu comme percheron) s'étendait au Sud jusqu'au cours de la Loire de son embouchure à Tours, puis jusqu'à une ligne courant de Tours à Limoges, comprenait à peu près tout le Massif central, puis à l'Est était limité par une ligne passant par Lyon, Roanne, Autun, Dijon, Toul, puis courant du Sud au Nord de Toul à la frontière. Pourtant, à l'Est et au Sud de Paris, la moitié à peu près des chevaux de postes venaient des pays au Sud de la Loire (la plupart originaires du Poitou, les autres nés dans

ques juments employées pour la production des juments mulassières. On les élevait surtout dans les marais, les plaines faisant l'élève du mulet. Nous n'étudierons pas l'élevage du mulet (voir Huzard fils, 104, p. 94, Lullin de Châteaueux, 229, p. 429 et surtout Ayrault, 282 et 283).

(57) Gayot, Atlas, 127, Rosières; Mathieu de Dombasle, 177.

(58) Dans le Midi méditerranéen et les Alpes, le roulage était fait en grande partie par des mulets; Lullin de Châteaueux, 229, p. 334.

le lieu même) (59); c'étaient des chevaux communs, d'apparence grossière, sans caractères fixes, mais bien moins chers que les



Echelle: 1 : 10.000.000.

CHEVAUX DE POSTES EN FRANCE VERS 1825-1845

(D'après les indications de Lullin de Châteaueux, 229, p. 334).

1. Gains des percherons de 1825 à 1845 environ.
2. Moitié berrichons et moitié percherons.

Les indications contenues dans l'ouvrage de Lullin de Châteaueux sont sommaires et n'ont pas permis de dresser une carte plus précise. Tous les noms de lieux cités par cet auteur figurent sur la carte.

(59) On trouvera des détails sur les berrichons, leur origine, leur élevage et leur commerce dans Gayot, Atlas, 127, Napoléon-Vendée et Blois.

percherons; on les appelait, inexactement, « berrichons ». A l'Est, les percherons gagnèrent un peu entre 1825 et 1845 environ; dans le triangle compris entre Strasbourg, Lyon et Paris, leur emploi recula à peu près de deux relais : sur la grande route de Paris à Lyon, leur limite était à Dijon, elle fut portée au second relai après Dijon, Auxonne (60). — A l'Ouest et au Sud-Ouest, le service était fait par des poitevins jusqu'aux Pyrénées au Sud, à Béziers, Narbonne, Carcassonne à l'Est. — Dans l'Est de la France, enfin, le service se faisait par des chevaux que des Juifs amenaient d'Allemagne au Nord de la ligne Toul-Strasbourg, et, au Sud de cette ligne, par des chevaux suisses (importés de Suisse à l'âge adulte ou importés en Franche-Comté comme poulains et élevés dans ce pays); ils faisaient le service également dans la région méditerranéenne; après 1833, les ardennais et les franc-comtois, notamment, remplaceront de plus en plus dans l'Est les chevaux étrangers.

Vers 1835, les chevaux de trait percherons — au sens large — et boulonnais sont bien adaptés à leur emploi, le trait léger pour les premiers, le trait lourd pour les seconds. Les autres sont moins favorisés. Les comtois diminuent en nombre (61); les agriculteurs préfèrent l'élevage des animaux de l'espèce bovine, moins menacé par la concurrence étrangère (62). L'élevage du poitevin reste subordonné à celui, plus rémunérateur, du mulet et, par suite, est négligé. Le « berrichon », l'ardennais, le lorrain sont par trop médiocres.

Aussi se mit-on à « faire » un peu partout des percherons, des bretons, des boulonnais.

Dans tout l'Ouest, on grossit et on améliora les chevaux locaux; ce fut surtout sensible en Bretagne (63) et dans les pays les plus voisins

(60) Le premier était Genlis. Ce n'est pas, explique Lullin de Châteauvieux, 229, p. 209, que l'importation des chevaux suisses (qui font le service dans l'Est) ait diminué; c'est que le service a augmenté; le maître de postes qui avait un relai de 8 à 9 chevaux en a maintenant 14 ou 15. L'augmentation s'est faite au profit du percheron.

(61) Huzard fils, 104, p. 94.

(62) Voir sur ce point Lamoricière, 85, p. 38 et n. 1.

(63) Élouet, 258, p. 143-148.

du Perche, département de l'Eure, de la Sarthe, partie septentrionale du Loir-et-Cher; en certains coins, la population chevaline fut même presque entièrement renouvelée, par exemple dans les environs de La Chartre : à partir de 1820, on y fit venir des juments bretonnes de l'Ille-et-Vilaine et du Finistère, des étalons du Perche; la vente des poulains, à peu près nulle, devint considérable (64). La vogue du percheron était telle qu'en mainte contrée on essaya de « faire » des percherons, et des étalons du Perche émigrèrent un peu partout, jusqu'à l'étranger (65).

Dans le Nord de la France, ce furent les boulonnais qu'on s'efforça de contrefaire : l'ardennais fut grossi et gâté (66).

Bientôt, des causes d'ordre économique firent transformer le percheron et le boulonnais eux-mêmes.

Le haut prix des chevaux de gros trait, et la proximité de Paris, marché très important, déterminèrent un certain nombre d'éleveurs du Perche à orienter leur production vers le gros; on amplifia le percheron et on en fit une bête de roulage; dès lors, il y eut deux sortes de percherons, le petit percheron, qui est le véritable, et le gros percheron.

Surtout, les besoins du commerce croissaient sans cesse. Les transports lourds se développaient de jour en jour; les entreprises de postes et de messageries accroissaient la vitesse de leurs voitures et usaient un nombre de plus en plus grand de chevaux (67). Dans les régions d'éleveur, on imprima à la production la plus grande activité possible, on la dirigea exclusivement vers l'accroissement du nombre des produits. Gayot a montré que dans les deux principales régions d'élevage, Perche et Nord de la France, la

(64) Pangoué, Quelques réflexions sur l'origine de la culture de la luzerne dans le canton de La Chartre et de ses effets améliorants sur le sol et sur les différentes espèces d'animaux domestiques (Bull. soc. agr., sc. et arts de la Sarthe, 2^e sér., II, 1867-1868, p. 817-819).

(65) Voir 3^e partie, I; Le cheval percheron, p. 167-169.

(66) Des haras et des remontes (Arch. min. guerre, Arch. modernes, Fonds Préval, Série E, carton 31, p. 58). — L'emploi du percheron est postérieur.

(67) Lullin de Châteauvieux, 229, p. 209; Anxionnat, 203, p. 129 et suiv. (chiffres précis); Lamoricière, 85, p. 124.

proportion des poulains augmenta fort de 1840 à 1850 (68). Cela ne suffit pas : il fallut faire appel aux régions voisines.

Dans le Perche, « la demande des poulains par les éleveurs devint plus grande que la production et attira un nombre considérable de poulains étrangers »; il en vint de Bretagne, d'Anjou, du Maine, du Berry et même de Normandie. C'est la « grande émigration de chevaux bretons qui se fait vers l'Est », dont parle J.-B. Huzard fils (69).

Dans le Boulonnais, l'exagération de la vente eut ce résultat qu'on livra au commerce le plus grand nombre d'animaux possible, et les meilleurs; les autres furent réservés à la reproduction (70); bientôt même, on fit appel pour la monte aux étalons du dehors : « Nos départements du Nord, du Nord-Est et de l'Est furent successivement envahis au retour de chaque saison et occupés pendant cinq à six mois de chaque année par 500, 600, jusqu'à 700 étalons belges, repoussés du service de la monte en Belgique par des règlements coercitifs qu'ils ne rencontraient pas en France » (71). La variété ardennaise fut grossie, mais abîmée (72); il y eut désormais dans l'Ardenne deux sortes de chevaux : la « grande race », qui se rapprochait du flamand, la « petite race », réfugiée dans la partie montagnieuse du pays, surtout autour de Chimay. C'est le même résultat que dans le Perche.

En Franche-Comté enfin, les chevaux furent grossis, grâce à une amélioration de la nourriture, due à l'extension des cultures fourragères (73) et surtout par le croisement avec des étalons normands carrossiers, boulonnais et avant tout percherons (74); les chevaux comtois atteignirent ainsi une hauteur de 1 m. 49 à 1 m. 63 suivant

(68) Gayot, Atlas, 127, Bonneval, Abbeville (chiffres précis).

(69) Huzard fils, 104, p. 99. — Voir plus loin, p. 169-170.

(70) Voir Gayot, 117, p. 71.

(71) Gayot, *ibid.*, p. 73 et suiv.; Gayot, Atlas, 127, Abbeville, Braisne, Montier-en-Der, Rosières; Gareau, 212 bis, p. 390-391; Lamoricière, 85. Annexe A : résumé des rapports des commissions des circonscriptions (Montier-en-Der : les étalons belges dans le Bassigny; leurs fâcheux effets); Napoléon, 88, p. 9 et 18.

(72) Bottin, 243; Vianne, 107; Moll et Gayot, 106, p. 544-549.

(73) Lavergne, 227, p. 24.

(74) Laborde, 276, p. 572 (Les normands ont eu peu de succès et on y a renoncé).

les lieux. Il y eut des animaux de gros trait, pouvant travailler seulement à allure lente, et des animaux de petit trait, hauts de 1 m. 42 à 1 m. 52 : c'étaient de bons trotteurs, que les diligences et les postes recherchaient; les premiers dominaient dans les départements du Jura, de la Haute-Saône, du Doubs, sauf l'arrondissement de Montbéliard, les seconds dans l'arrondissement de Montbéliard (75).

2. — LA CRISE DES CHEMINS DE FER ET L'ÉLEVAGE DE 1850 A 1873.

Les chevaux de trait subirent une crise, à la suite de l'établissement des chemins de fer. Elle eut des résultats fort imprévus et différents selon les lieux.

Elle se fit sentir à partir de 1842, mais seulement sur une faible étendue du territoire, parcourue par les premières voies ferrées, puis s'étendit peu à peu à toute la France. Elle ne se manifesta avec quelque ampleur qu'après 1848 ou 1850; mais ses débuts ont coïncidé avec le temps du grand développement des transports très rapides, dont nous avons parlé; cette constatation a, nous le verrons, son importance.

Les contemporains se trompèrent du tout au tout sur les conséquences de la construction des chemins de fer. Ils pensèrent que les chevaux seraient moins employés et leur élevage, sinon ruiné, du moins fort diminué; ils crurent que les chevaux, n'étant plus employés aux transports lourds, devraient changer de forme et devenir plus légers.

Les chemins de fer, écrivait le colonel Quentin dès 1842, feront diminuer la consommation des chevaux de postes, de diligences et de roulage (76). Cette prédiction ne se réalisa qu'à demi : le nombre des chevaux de postes et de diligences s'abaissa graduellement, mais avec lenteur; pendant quelque temps, l'augmentation du nombre des voyageurs compensa en partie la suppression des grandes lignes de diligences en accroissant l'importance des lignes secondaires qui menaient aux stations de chemins de fer. En 1850, le général Lamoricière affirmait que, pour cette raison, « le nombre

(75) Laborde, 276; Gayot, Atlas, 127, Jussey; Moll et Gayot, 106, p. 552.

(76) Quentin, 190, p. 4.

des chevaux employés par les diligences n'éprouvait pas de diminution notable » (77). Dix ans plus tard, il devenait évident que ce nombre avait beaucoup déchu : il y eut crise de l'élevage du cheval de trait léger destiné aux postes, c'est-à-dire du percheron et des autres variétés du même type, breton, berrichon, ardennais.

Quant aux chevaux de roulage, leur nombre, loin de diminuer, s'accrut, et beaucoup plus que ne diminuait le nombre des chevaux de postes. C'est que les chemins de fer augmentèrent dans d'énormes proportions la quantité des marchandises transportées.

« Les grandes routes, écrivait Maurice Block en 1860, sont moins fréquentées qu'elles ne l'étaient autrefois, sur tous les points où les chemins de fer ont été établis; mais les routes considérées autrefois comme de moindre importance, telles que les routes départementales et les chemins vicinaux, ont acquis, au contraire, une nouvelle activité, parce qu'elles mettent en communication les centres de commerce et de population avec les campagnes et les lieux de production : et à mesure que les mouvements commerciaux s'accroissent, il devient de plus en plus nécessaire de faciliter les apports des denrées sur les marchés ou aux stations des voies ferrées » (78).

Il n'y eut même pas de crise passagère : la construction des chemins de fer entraîna de grands travaux qui exigèrent l'emploi de très nombreux chevaux de trait lourd (79).

En somme, « on avait cru longtemps que l'industrie des chemins de fer devait ruiner la production chevaline; il s'est produit justement le mouvement contraire, car jamais on n'a eu autant besoin de chevaux » (80).

Les chevaux de trait subirent une transformation, une adaptation nouvelle.

(77) Lamoricière, 85, p. 131.

(78) Block, 162, 1^{re} éd., p. 268 (2^e éd., p. 300). Les statistiques de la circulation par colliers, par département, ne portent malheureusement que sur les routes nationales; elles montrent (Statistiques de 1851, 1856, 1863, 1869) que même sur celles-ci la circulation n'a guère diminué (Voir : Bull. de statistique et de législation comparées du Ministère des Trav. publics, X, 1884, 2 et Album de statistique graphique, 1900, pl. 3).

(79) Gayot, 117, p. 77; Abzac, dans Gayot, *ibid.*, p. 61.

(80) Lavalard, 119, t. II, p. 238.

Les contemporains s'imaginèrent que la construction des Chemins de fer porterait un coup mortel aux chevaux lourds (81), « conduirait à demander aux chevaux de trait des allures plus allongées » (82), une conformation plus légère. En fait, ce fut le contraire : les chevaux de trait ont été non pas allégés, mais alourdis encore; ç'a été l'époque de la disparition presque totale du cheval de trait léger, du grossissement général (83).

Tous ne se montrèrent pas capables d'un tel changement. L'élève du gros cheval exige une nourriture abondante, partant une culture et un sol riches; seuls le Nord de la France et le Perche — dont l'agriculture venait de se transformer — réunissaient ces conditions. Les autres régions, trop pauvres, n'auraient pu produire le gros cheval qu'après avoir amélioré leur agriculture.

Elles ne le firent pas : elles se contentèrent de recourir au croisement, pour grossir leurs chevaux. Elles achetèrent des étalons aux régions riches; c'est l'époque où les étalons boulonnais et percherons se répandent dans toutes les régions d'élevage du cheval de trait.

Les boulonnais furent achetés dans le Perche, et en Franche-Comté; on essaya même de les employer dans le Poitou pour produire la jument mulassière. Les percherons furent de beaucoup les plus recherchés, parce qu'ils étaient plus proches des variétés locales et plus aptes à leur donner du volume sans les déformer entièrement: ils envahirent les départements de l'Ouest, furent transportés dans le Nivernais, l'Ardenne, la Franche-Comté, le Berry, etc. Les rédacteurs de l'Enquête agricole de 1862 écrivaient que la race percheronne était dominante dans soixante-sept départements.

L'insuccès fut complet. Les chevaux des régions pauvres ou médiocrement riches furent déformés et complètement gâtés (84). Ce qui est plus grave, c'est qu'il en fut de même dans les deux régions

(81) Par exemple: Gayot, 7, t. II, 4, p. 3; Gayot, Atlas, 127, Bonneval, Montier-en-Der; Lamoricière, 85, Annexe A, Rapports des commissions de circonscription, p. 207-284, *passim*.

(82) Lamoricière, 85, p. 131.

(83) Gayot, 117, p. 6.

(84) Voir les exemples des variétés comtoise et ardennaise, Vianne, 107, p. 420.

riches, le Boulonnais et le Perche. Dans leur zèle à produire un nombre croissant de gros chevaux, les éleveurs firent imprudemment appel aux régions voisines; ceux du Perche eurent recours à la Beauce, à la Bretagne, même au pays de Caux, au Boulonnais, à la Picardie; ceux du Boulonnais, à la Belgique (85). Par l'appât du gain, ils se dessaisirent trop facilement des bons animaux de race, pour les vendre aux autres régions, et les remplacèrent par des animaux d'autres pays, très inférieurs. En somme, « on voulut aller trop vite et au lieu d'avancer on recula » (86). Les chevaux du Nord, les boulonnais surtout, étaient détériorés; quant au percheron, s'il n'était pas « mort », comme certains le crurent, « il était malade » (87).

Vers 1875, tous nos chevaux de trait paraissaient en fort mauvais état; on pouvait dire sans invraisemblance, à peine avec quelque exagération, « qu'il ne restait plus que des débris de nos anciennes races de trait » (88). La production n'avait pu s'adapter à la consommation, qui avait réclamé une trop forte quantité de chevaux d'un type nouveau.

3. — LA CRÉATION DES RACES DE TRAIT

A partir de 1880 environ, une période de progrès commence. La loi sur la surveillance des étalons, en 1885, supprime l'une des causes de la dégénérescence, l'emploi des mauvais étalons rouleurs; le marché intérieur s'étend chaque jour; surtout un marché nouveau, le marché américain, qui exige la qualité, vient de s'ouvrir; le zèle des éleveurs est stimulé.

La période qui s'étend de 1880 à nos jours est caractérisée : 1° par l'amélioration très sensible des chevaux de trait de certaines régions riches, Perche, Boulonnais, Nivernais, Léon, et par l'amé-

(85) Rapport Napoléon, 88, p. 18; Gayot, 117, p. 74; — pour une époque plus rapprochée de nous, Lenoël, 93 d; Note sur les étalons rouleurs, 171.

(86) Vianne, *ibid.*

(87) Voir 3^e partie : I, L'élevage du cheval dans le Perche.

(88) Mot de la Commission interdépartementale chargée par le Ministre de l'agriculture de préparer le concours régional de Caen en 1883, cité par Daubian-Delisle, 333, p. 8-9.

lioration en masse de tous les chevaux de trait; 2° comme la précédente par la tendance au grossissement des chevaux de trait.

a) *Amélioration des chevaux de trait des régions d'élevage riche.*

— Dès maintenant sont constituées les races percheronne, nivernaise et boulonnaise; les races de la Bretagne et de l'Ardenne doivent encore être considérées comme en voie de formation.

Les races améliorées à la fin du XIX^e siècle l'ont été pour des raisons avant tout économiques : les acheteurs ont exigé des éleveurs des animaux parfaitement adaptés au service qu'on exigeait d'eux; ils ont réclamé des chevaux de trait de grande taille, robustes, capables de traîner de lourdes charges, soit au pas, soit au trot; ils ont voulu qu'ils fussent suffisamment définis pour pouvoir être achetés en toute confiance. Aussi ont-ils exigé une garantie d'origine : les chevaux de trait doivent non seulement provenir d'une région déterminée, renommée pour la valeur de sa production, mais justifier d'une origine; en d'autres termes, ils doivent faire partie d'une race, constituée par sélection, et en possession d'un livre généalogique ou Stud-book (89). Ce sont surtout, presque exclusivement d'abord, les acheteurs américains qui ont ainsi entraîné les éleveurs français. Aussi les percherons, les chevaux de trait les plus estimés des Américains, ont-ils été les premiers améliorés de cette façon. Ce sont les Américains qui ont fondé aux États-Unis la première association percheronne et rédigé le premier Stud-book percheron (90); et c'est à leur exemple qu'a été fondée en France l'Association hippique percheronne, rédigé le Stud-book percheron français (91). Nous avons raconté plus loin, en détail, l'histoire de la race percheronne; nous nous contentons ici d'y renvoyer (Plus loin, p. 153 et suiv.).

L'exemple donné par le Perche a été suivi par le Nivernais et le Boulonnais (92).

(89) Stud-book des chevaux de trait français 155, t. I, préface, p. 13 : « Très judicieusement, les étrangers ne consentent plus à nous acheter nos reproducteurs de chevaux de trait, si supérieurs à ceux de l'Angleterre et de la Belgique, que sous la garantie d'une bonne origine officiellement constatée par une inscription au Stud-book ».

(90) The percheron Stud-book of America, 150.

(91) Stud-book percheron, 151.

(92) Sur les Stud-books, voir la Bibliographie, après le n° 149.

La race nivernaise a été créée par le transport, dans le Nivernais, de chevaux percherons. Le nivernais est un percheron transporté hors de son pays; la seule différence, c'est que les nivernais doivent être tous de robe noire, tandis que les percherons ont des robes de couleur variée.

Pour améliorer le boulonnais (93), il a fallu acheter des chevaux de bonne race dans le Vimeu et les revendre dans le Boulonnais (sur l'initiative du Conseil général du Pas-de-Calais; en même temps, la loi sur la surveillance des étalons éliminait les mauvais rouleurs venus de Belgique).

En Bretagne et dans l'Ardenne, l'amélioration des chevaux du pays n'est pas aussi avancée; en Bretagne, une seule région a obtenu un succès, le Léon, qui produit les chevaux postiers; encore sont-ils intermédiaires entre les demi-sang et les animaux de trait (94); dans le reste de la Bretagne, les éleveurs n'ont pas encore trouvé leur voie; dans l'Ardenne, il y a certainement un progrès, mais l'amélioration en est encore à ses débuts.

La Bretagne a dans l'ensemble de l'élevage français une figure originale. Ses chevaux échappent à toute classification: ils ont un air de famille et offrent cependant de profondes différences; les mieux définis d'entre eux, les postiers du Léon, sont à la fois des demi-sang et des chevaux de trait. L'étude des chevaux de Bretagne est très difficile, tant la situation est embrouillée.

La Bretagne hippique est un chaos: « Nulle province en France ne possède une population chevaline plus nombreuse, une production plus variée. On y trouve des représentants de toutes les espèces, cheval de trait de grande taille, de taille moyenne, postier, cheval de trait léger, cheval de sang à aptitudes trotteuses, demi-sang galopeur, cheval de selle pour la cavalerie, cheval d'artillerie sans rival » (95). A travers une telle diversité, on distingue pourtant des

(93) Gayot, 117, chap. XII et XX; Vallée de Loncey, 118, chap. IX; Stud-book des chevaux de trait français, 155, t. I, préface; Stud-book boulonnais, 154, préface des deux premiers fascicules par Constant Furne.

(94) Le Stud-book de la race bretonne postière, considérée par l'administration des haras comme une race de demi-sang, est l'une des fractions du Stud-book français (officiel) des chevaux de demi-sang (n° 140).

(95) Robien, 266, p. 12.

traits communs: « Toutes ces races possèdent comme qualités communes la précocité, la sobriété et la résistance » (96), ajoutons: la tendance, souvent contrariée d'ailleurs, à faire petit, léger, trapu et « près de terre », c'est-à-dire la tendance vers le trait léger (97).

Les seuls chevaux qui doivent nous retenir ici sont les postiers du Léon. La qualification de postier n'a plus sa raison d'être, à une époque où il n'y a plus de postes (98); ce sont en réalité des chevaux de trait moins lourds que les autres chevaux français, plus capables de soutenir une allure vive; c'est presque un cheval de trait léger. Tels quels, les chevaux du Léon ont un grand succès commercial; ils sont vendus aux cultivateurs de la Bretagne française, de la Beauce, aux Espagnols et surtout aux viticulteurs du Midi de la France, soit directement, soit après un séjour dans la plaine de Valence.

Les chevaux de l'Ardenne sont surtout des « brabançons », c'est-à-dire des ardennais grossis, — et détériorés, — « bêtes lymphatiques et monstrueuses, tout juste utilisables pour le trait le plus lent » (99). Le véritable ardennais, l'ardennais léger, était, croyait-on, complètement éteint (100); il existe cependant encore, mais n'est représenté que par un petit nombre d'individus (101). C'est grâce à l'existence de ces petits ardennais, qui ont conservé le type ancien, qu'on espère améliorer le cheval ardennais et même le lorrain (on parle déjà d'« ardennais-lorrains »): on pense obtenir ainsi un bon cheval d'artillerie, qui nous fait défaut (102).

b) *Les chevaux de trait communs.* — Dans les régions d'élevage moins riche, la masse des chevaux communs, animaux de moindre

(96) *Ibid.*, p. 11.

(97) Sur les chevaux bretons, voir: Gayot, 117, chap. XIV; Comminges, 113, p. 273-302; Galliér, 114, p. 184-205 et les ouvrages cités dans la Bibliographie, nos 254-269 surtout les deux livres de Robien.

(98) Gayot, l. c., p. 269.

(99) Charpy, 121, p. 66, et 57; voir: Prod. anim., 111, Ardennes; Robien, 245, p. 3-6.

(100) Langlois, 123; voir Charpy, l. c., p. 65-66.

(101) Voir la description de Charpy, 121, p. 67 et Robien, 245.

(102) Voir les ouvrages et articles cités de Langlois, Charpy, Robien. On trouvera un résumé dans Musset, 111 bis, p. 270, n. 4. — Sur la question, très controversée, du cheval d'artillerie, voir le paragraphe spécial de la Bibliographie, nos 121-126.

valeur employés au trait ou à la culture, s'améliore aussi de jour en jour. L'exemple des régions riches est de plus en plus suivi (103).

Les progrès sont surtout sensibles dans les régions voisines des grands centres producteurs : le percheron est recherché dans le Sud de la Basse-Normandie (104), dans le Haut-Maine, dont une grande partie est déjà comprise dans le champ d'élevage du percheron inscrit au Stud-book, dans le Bas-Maine, et d'une façon générale dans tout l'Ouest; le boulonnais dans le Nord; le postier breton en Bretagne; l'ardennais en Lorraine et dans tout l'Est; le Nivernais en Bourgogne. Les percherons et les boulonnais, les plus renommés de nos chevaux de trait, ont naturellement le succès le plus vif : leurs étalons sont exportés loin de leur centre de production. Nous ne pouvons étudier cette exportation en détail; nous nous contenterons d'énumérer les départements où chaque espèce a exercé une influence notable, d'après les données de la grande enquête sur les produits animaux de l'agriculture française, publiée en 1908 dans l'Office des renseignements agricoles (105).

PERCHERON : départements limitrophes du Perche; départements de la Normandie, du Maine, de la Bretagne; Allier, Aube, Cher, Côte-d'Or, Doubs, Indre, Marne, Seine-et-Marne, etc.

BOULONNAIS : départements du Nord de la France; Ain, Cher, Oise, Haute-Saône, Seine-et-Marne; importation de juments dans l'Ille-et-Vilaine, etc.

NIVERNAIS : Allier, Côte-d'Or, Haute-Saône, Yonne.

BRETON : Départements de la Bretagne; importation de chevaux et surtout de juments dans l'Ouest et le Midi.

ARDENNAIS : départements de la Lorraine; départements voisins: Aube, Marne, Haute-Marne; — Ain, Allier, Doubs, Seine-et-Marne.

En somme, les chevaux communs des régions les moins favorisées tendent à se rapprocher graduellement des chevaux des régions d'élevage riche, et leur valeur croît progressivement. Les an-

(103) Dans le Bas-Maine (département de la Mayenne), grand centre de production de chevaux communs, a même été dressé un Stud-book, 156.

(104) Voir plus haut, p. 109.

(105) Prod. anim., III.

ciens chevaux, qui n'ont pas pu s'améliorer, ont disparu : le cheval franc-comtois n'existe plus (106); disparus aussi le poitevin de trait (non le mulassier) et le berrichon, qui n'était le plus souvent qu'un poitevin transporté jeune en Berri (107) : à leur place, on essaie de produire un cheval voisin du percheron.

c) *Résultats généraux.* — « L'histoire de l'une quelconque de nos anciennes races de trait, disait Gayot en 1887, est l'histoire de toutes. Elles ont eu mêmes phases dans le même temps et, puis-je dire, même destin. Elles commencent toujours par appartenir de plus ou moins près au type léger, et graduellement s'avancent vers le gros et le très gros, s'efforçant par là de répondre aux besoins changeants des diverses évolutions de la civilisation » (108).

Toutes les races ou variétés de trait, en effet, tendent à l'heure actuelle à se confondre, et à se confondre en se grossissant : la plupart atteignent aujourd'hui la taille et le poids qu'avait seul, autrefois, le boulonnais. Les raisons en sont, avant tout, d'ordre économique : le roulage au pas, le roulage des voitures pesamment chargées se développe sans cesse; surtout les étrangers exigent de gros chevaux, ils achètent, littéralement, au poids. En 1908, M. Lavalard reprenait les affirmations de Gayot, plus vraies encore que vingt ans auparavant : « Aujourd'hui, comme le prévoyait déjà, il y a quelques années, Gayot, dans son remarquable ouvrage *Le cheval de trait*, les différents pays ont voulu uniformiser leur production pour donner satisfaction aux étrangers, et c'est ainsi que nous voyons nos races françaises de trait s'alourdir » (109). Il devient malaisé de distinguer un percheron d'un nivernais et d'un boulonnais, parfois d'un breton (110); seul l'ardennais, très près de terre, est facile à reconnaître.

En même temps, toutes les races tendent à revêtir une robe uni-

(106) Gayot, 117, sommaire du chap. XV; voir ce chapitre et Grandean, 110, p. 427.

(107) Lavalard, 119, t. II, p. 242.

(108) Gayot, 117, p. 276.

(109) Lavalard, 224; voir aussi Comte de Saint-Quentin, Discours au Sénat (Journal officiel, Débats parlem., Sénat, 17 janv. 1907, p. 114).

(110) C'est l'impression qu'on remportait, notamment, des derniers concours centraux des animaux reproducteurs de l'espèce chevaline. Voir, dans le même sens, Gallier, 216, p. 85-86 et Lavalard, 224, p. 47 et 225, p. 59.

forme, foncée, baie, alezane, surtout noire; les raisons en sont l'élimination de l'armée des chevaux à robe claire, visibles de loin, et plus encore la préférence accordée par les acheteurs étrangers, ceux des États-Unis et de l'Argentine notamment, aux étalons noirs. Tous les nivernais sont noirs : les percherons le sont de plus en plus (le percheron gris-pommelé des diligences d'autrefois se fait rare); il en est de même des boulonnais et des bretons. La coloration de la robe est du reste un caractère secondaire (111).

Uniformisation et grossissement indéfini, voilà les deux faits essentiels. L'uniformisation ne semble pas un mal, puisqu'elle s'accompagne pour les animaux communs d'un indéniable progrès. Mais on ne saurait juger avec autant d'indulgence la tendance générale à l'alourdissement des chevaux de trait; elle est certainement imprudente et risque de compromettre leur avenir : elle les rend moins énergiques, plus mous, plus lymphatiques.

M. Lavalard nous paraît avoir porté sur ce point un jugement juste et modéré : « Est-ce un progrès ? Oui, si l'on ne considère que la vente à des prix très élevés. Il est bien évident que le gros cheval est très demandé par le commerce et l'industrie aussi bien en France qu'à l'étranger et sa production est actuellement très prospère. L'amélioration constatée est due à la sélection des étalons et aux bons soins des éleveurs qui nourrissent mieux leurs chevaux qu'autrefois... Les chevaux énormes de couleur noire, amenés aux concours, ont atteint des prix très élevés. Mais, si ce sont des machines puissantes, pouvant traîner les plus grosses charges, ils n'ont plus les allures vives de nos anciens percherons et boulonnais et ils se rapprochent des races anglaise et belge, mais avec plus de modèle. Ils ont plus d'élégance du reste et ils gardent une activité qui vient de leurs ancêtres » (112).

Jamais l'élevage du cheval de gros trait n'a été si prospère : les prix ont sans cesse augmenté : « Le cheval de trait, qui valait au commencement du XIX^e siècle 500 à 600 francs, a passé successivement par les prix de 800 à 900 francs jusqu'à 1.500 et 1.600.

(111) Vacher, 135; Lavalard, 136.

(112) Lavalard, 224.

Nous ne parlons que des chevaux de service, bien entendu, laissant de côté les animaux reproducteurs. Pendant les quelques années où l'agriculture souffrait dans toutes ses branches, l'élevage du cheval de trait seul s'est maintenu à un prix rémunérateur » (113).

L'augmentation de la valeur des chevaux de trait, jointe à l'amélioration des moyens de communication, a eu pour conséquence une transformation du mode de commerce. De plus en plus, les chevaux, sinon les poulains, sont vendus à domicile, et non plus dans les foires. L'acheteur va chez le vendeur, non plus le vendeur chez l'acheteur. Cela est vrai également des chevaux de selle et de carrosse; eux aussi sont des animaux de valeur, que leurs propriétaires n'aiment pas à déplacer. On ne trouve plus dans les foires qu'un petit nombre d'animaux et surtout des animaux médiocres (114).

L'exemple le plus frappant est celui de la foire de Guibray, (à Falaise), si importante au XVIII^e siècle (115). Avant les chemins de fer, on y venait de toute la France et même de l'étranger, en voiture et surtout à cheval; on y trouvait des bretons, des normands, quelques percherons. La décadence commença au milieu du XIX^e siècle : les communications étaient devenues plus faciles, ce qui permettait d'acheter plus commodément les chevaux à l'écurie ou de les transporter directement dans les divers centres de commerce, à Paris notamment. On ne trouva plus guère à Guibray que des chevaux de luxe : les percherons se vendaient surtout en Beauce ou à Paris, les bretons étaient dirigés tout droit vers le Perche; ces chevaux de luxe se vendaient du reste difficilement : venus de leurs herbages, ils étaient mal dressés et sauvages : tel d'entre eux, qui déplaisait à Guibray, était, après quelques semaines de dressage à Paris, vendu à un prix plus élevé. Aussi la foire était-elle délaissée des marchands : dès 1838, Caillieux se plaint que, « malgré les améliorations, les marchands, particulièrement ceux de la capitale, aban-

(113) Lavalard, 119, t. II, p. 240. — Voir : Mouvement du prix des chevaux de 1826 à 1882 (Bull. de statistique et de législ. comparées du min. des finances, XV, 1883, 2, p. 246) et les Statistiques agricoles décennales.

(114) Lavalard, 119, t. II, p. 243. — Liste des foires les plus importantes dans Comminges, 113, à la fin.

(115) Voir 3^e partie, III. — Sur la foire au XIX^e siècle, voir Note anonyme du Journal des haras, 290, et Gallier, 297.

donnassent de plus en plus la foire », que même on vît des chevaux étrangers aux foires normandes (116). En 1848, la décadence était complète : le jour de l'ouverture, aucun cheval ne fut amené à Guibray; un petit nombre arrivèrent peu à peu les jours suivants. Depuis, « la Guibray » a été désertée par les éleveurs de chevaux de luxe et de chevaux de trait de valeur. Actuellement, on n'y trouve ni demi-sangs ni percherons; il s'y rencontre seulement un petit nombre de juments assez communes — 2.000 à 2.500 en tout — venues du Bas-Maine, du département de l'Orne, du Bocage normand.

La question du cheval de trait léger (117). — Le grossissement général des chevaux de trait a eu pour conséquence la disparition presque complète du cheval de trait léger. Elle ne date pas d'hier, et se faisait déjà sentir dès la fin du second Empire. A l'heure actuelle, on ne trouve plus nulle part de chevaux de ce type, sauf un petit nombre en Ardenne; certains bretons s'en rapprochent.

Ceux qui veulent à toute force découvrir des chevaux de trait léger s'appuient sur une définition fautive de ce type : ils appellent ainsi le cheval léger du Midi, cheval à deux fins, de selle et d'attelage de luxe, nullement de trait, ou bien le petit cheval commun, sans caractère, qui n'est qu'un bâtard dégénéré (118). Le trait léger, tel qu'il était représenté autrefois par le cheval de diligence, le percheron léger, n'existe plus. Les races constituées se sont orientées vers le gros trait, le seul que réclame le commerce, surtout le commerce qui paye cher; les variétés qui se forment veulent à toute force les imiter.

Cette disparition du trait léger, cette recherche universelle du gros trait ne vont pas sans inconvénient. Le cheval de gros trait est devenu un animal spécialisé; il est, suivant les fortes expres-

(116) Caillieux, Observations sur le commerce des chevaux de luxe en Normandie, 1838 (Arch. min. guerre, Arch. modernes, Fonds Préval, série E, carton 31).

(117) Salverte 122; surtout l'excellent livre du capitaine Charpy, 121.

(118) Une très bonne définition du cheval de trait léger a été donnée par le comte H. de Robien (Charpy, l. c., p. 53, qui l'approuve entièrement): « *Le cheval de trait léger doit être un animal construit pour trainer du poids, en terrains variés, aux allures vives, avec le meilleur coefficient d'utilisation* »; voir tout le passage.

sions du capitaine Charpy, « un produit manufacturé, le cheval d'une nourriture spéciale, d'un régime spécial et d'un élevage particulier » (119); il devient, au moins dans les pays de grande production, une manière de pur sang, exigeant et coûteux. On en vient à ne l'employer que peu à la culture, et avec précaution. Dans le Perche, par exemple, les chevaux de ferme, pour la carriole et la charrue, sont des bretons importés, bêtes médiocres et sans caractère; dans tout l'Est, les chevaux de culture sont de petites bêtes très communes. Or le cheval d'agriculture amélioré doit être un trait léger, « un cheval de taille plutôt réduite et de corpulence moyenne, non spécialisé ni dans son régime ni dans son travail, par conséquent rustique et bien trempé » (120). Le trait léger serait le meilleur cheval d'artillerie; il pourrait même devenir un bon cheval de selle du type *hunter*, comme l'irlandais, qui est en somme un trait léger (121); il serait un bon cheval de voiture.

Enfin, c'est le seul qui puisse être élevé avec succès dans les pays à agriculture moyennement riche, « où le sol fait petit », ou à climat rigoureux. Deux pays lui conviennent particulièrement, où la récente Société du cheval de trait léger (1909) essaye de répandre sa production, l'Ardenne, qui en fait naître encore quelques-uns de son ancien type, avec la Lorraine, et la Bretagne, qui élève un certain nombre d'animaux assez proches du modèle léger. D'autres conviendraient aussi : le Bas-Maine, qui s'obstine à produire le percheron et qui ne pouvant, sur son sol de terrains anciens, l'élever complètement, doit le vendre jeune, la Vendée, la Bresse, le Morvan, une grande partie du Massif central. Seuls peuvent et doivent élever le gros trait les pays à l'agriculture riche : le Perche n'a pu faire de son cheval de postes, véritable trait léger, un cheval de gros trait qu'après avoir amélioré sa culture; mais il est des régions à qui la nature même de leur sol interdit une transformation aussi complète : c'est à elles que la production du trait léger semble réservée.

(119) Charpy, l. c., p. 53.

(120) *Ibid.*

(121) *Ibid.*, p. 56. Le général Langlois pense même que le trait léger pourrait être utilisé par la cavalerie (Gallier, 215, p. 461). — Sur le *hunter*, voir Comminges, 113, p. 128 et suiv., notamment p. 131.

II. — Les emplois du cheval : l'Hippophagie.

L'élevage du cheval de trait profitera sans nul doute du développement si remarquable de la consommation de la viande de cheval. Cet élevage est en effet étroitement lié à celui du cheval commun : les animaux médiocres, chevaux sans race et chevaux de trait manqués, sont invendables, et l'agriculture les emploie jusqu'à épuisement complet : or, l'intérêt des cultivateurs serait d'employer de préférence des bêtes jeunes, revendues au bout de quelques années au commerce. Les progrès de l'hippophagie le permettront peut-être un jour : achetés jeunes dans les régions productrices, les chevaux de culture pourront, avant d'avoir vieilli, être vendus, les bons aux transports dans les villes, les médiocres aux boucheries chevalines (avec les animaux victimes d'accidents). A cela, semble-t-il, doit se borner le rôle de l'hippophagie; il paraît impossible qu'on puisse élever le cheval uniquement pour la boucherie.

La consommation de viande de cheval (122) était interdite en France avant 1866, sauf par autorisation spéciale (123). Une campagne de conférences, de brochures, de banquets, organisée par Isidore Geoffroy-Saint-Hilaire, puis par Decraix, vétérinaire principal de l'armée, aboutit à la levée de l'interdiction : une boucherie chevaline fut ouverte à Nancy, puis une autre en 1866 à Paris; le nombre des boutiques et la consommation restèrent très faibles jusque vers 1898. Depuis, les boucheries se sont multipliées, à Paris, puis, avec plus d'hésitation, en province (124); les prix d'achat sont très élevés (125).

(122) Sur l'hippophagie, voir le paragraphe spécial de la Bibliographie, n^{os} 196-202, et : Diffloth, 112, p. 7; Prod. anim., 111, *passim*; Statistique agricole décennale de 1892, 158, p. 174-175.

(123) Historique détaillé dans Bernheim, 196, p. 39 et suiv.

(124) Nombre de chevaux tués à Paris : 1898, 15.669; 1903, 28.940; 1905, 41.486; 1907, 50.819, sur 57.134 dans la France entière; — nombre des boucheries chevalines à Paris : 1874, 74; 1896, 185; 1904, 212; 1906, 440 (*Ibid.*, p. 62-63). En province, la consommation est plus répandue dans les grandes villes, Lyon, Marseille, Bordeaux (*Ibid.*, p. 63-64) et les régions industrielles (Ardennes, Lorient, Troyes, signalés par Prod. anim., 111). — Un congrès hippophagique a eu lieu à Paris, en 1907.

(125) Prix du cheval de boucherie : 40 à 50 fr. vers 1900; 130 à 150

Les causes de ce succès sont bien connues. Il faut faire une part à la propagande des médecins : la viande de cheval est recommandée aux tuberculeux; au traitement de faveur qui lui est accordé à l'entrée des grandes villes : elle ne paie pas de droits d'octroi; mais la cause essentielle est l'augmentation du prix de la viande de bœuf, de mouton, de porc depuis une quinzaine d'années (126).

III. — Les emplois du cheval : Le cheval animal de labour. — Place du cheval dans la vie agricole.

L'emploi le plus important du cheval, dans l'agriculture, est son emploi comme bête de labour et, accessoirement, de transport. Il faut distinguer les régions où on laboure avec des animaux de l'espèce chevaline et celles où on laboure avec des animaux de l'espèce bovine; l'utilisation des mules et mulets est exceptionnelle.

Ici encore, il s'est produit, à mesure que les modes de culture se transformaient, une série d'adaptations. Pour les mettre en lumière, nous avons dressé quatre cartes, montrant la répartition des animaux de labour suivant les régions, au début du XVII^e siècle, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, vers 1850 et de nos jours (cartes 10 à 13).

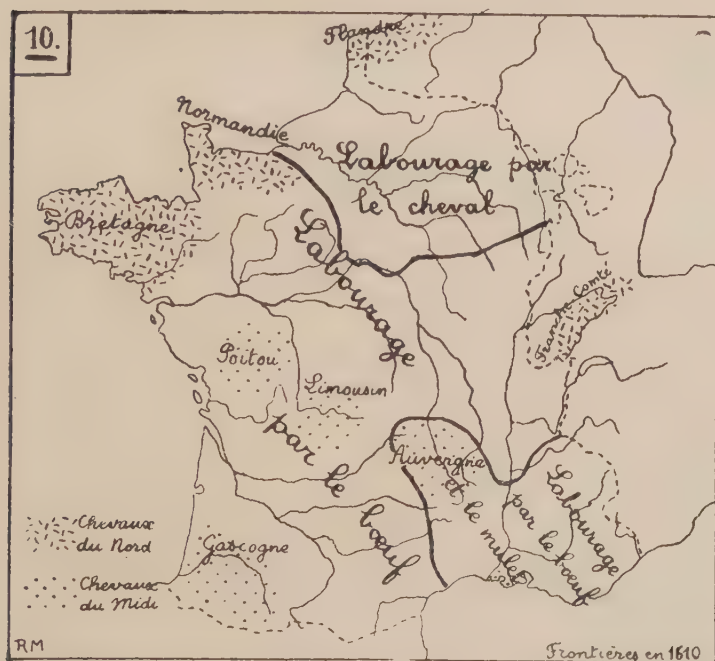
A. — LES ANIMAUX DE LABOUR AU XVIII^e SIÈCLE. — Pendant les XVII^e et XVIII^e siècles, il n'y a presque pas eu de mo-

vers 1908, 300 à 350 pour les animaux en bon état, bien nourris et pas trop âgés (autant et plus qu'ils n'auraient été achetés comme chevaux de service). Les courtiers se disputent les animaux victimes d'accident. Malheureusement, la plupart des chevaux abattus sont « des animaux surmenés, maigres, à graisse rare, souvent fiévreux, frisant la saisie » (Gallier, 197, p. 81). — Dans ces dernières années, on commençait à importer de la viande fraîche de cheval : lors de la rédaction du règlement du 26 mai 1888 sur l'importation des viandes fraîches, aucun article n'avait visé la viande de cheval, alors non importée. L'arrêté du ministre de l'agriculture du 10 juin 1909 a interdit l'importation en France et le transit des viandes fraîches d'animaux des espèces chevaline et asine.

(126) Bien que le prix de la viande ait moins augmenté en France que dans les pays étrangers limitrophes, moins augmenté proportionnellement que la plupart des denrées ou objets manufacturés (M. Vacher, Le prix du bétail et de la viande, Bull. soc. nat. d'agr., 1908, 2).

dification (cartes 10 et 11). Nous sommes donc en présence d'un état stable.

Il est remarquable que la plupart des régions productrices n'emploient pas le cheval (127) au labour, ou ne l'emploient qu'accés-



Échelle : 1 : 12.000.000.

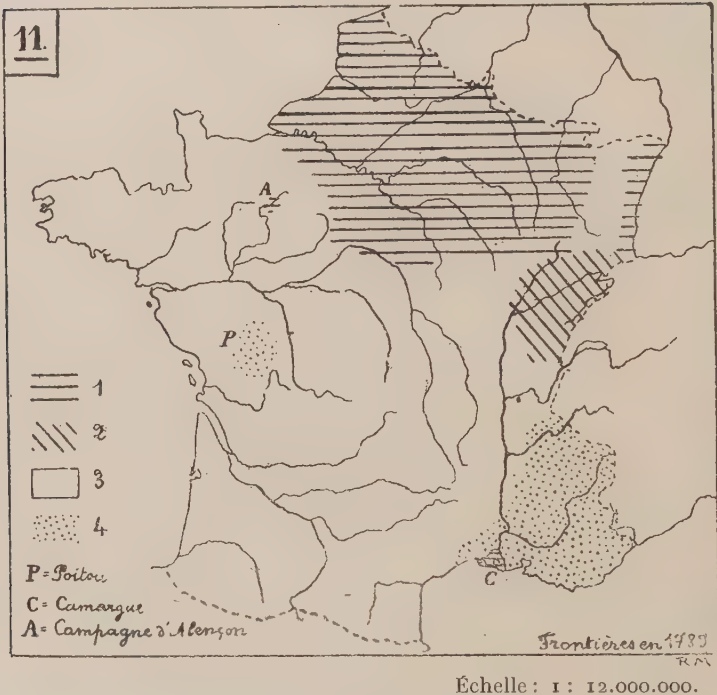
RÉGIONS PRODUCTRICES ET EMPLOI DES ANIMAUX AU LABOUR (1^{re} moitié du XVII^e siècle).

soirement : ainsi les pays de l'Ouest, ceux du Massif central et du Midi pyrénéen.

On y utilisait cependant les poulains aux travaux des champs, soit comme auxiliaires des bœufs, soit comme bêtes de somme et de tirage. Dans beaucoup de régions, on attelait à la charrue à la fois des

(127) Pour simplifier le langage, nous entendrons par le mot de chevaux tous les animaux de l'espèce chevaline (chevaux, juments, poulains), par celui des bœufs tous les animaux de l'espèce bovine (bœufs, vaches).

bœufs et des chevaux : dans tout l'Ouest, on mettait couramment à la charrue 4, 6, ou même 8 bœufs et, devant eux, 1 ou 2 chevaux qui dirigeaient la marche et aidaient à tirer. La distinction entre les pays cultivés par les bêtes bovines et les pays cultivés par les che-



ANIMAUX DE LABOUR (Fin du XVIII^e siècle, vers 1780).

1. Animaux de l'espèce chevaline. — 2. Animaux de l'espèce bovine et, pour une moindre part, de l'espèce chevaline. — 3. Animaux de l'espèce bovine. — 4. Animaux de l'espèce bovine et surtout de l'espèce mulassière.

vaux ne saurait être rigoureuse; mais, pour chacun, il est une espèce d'animaux qui est, de beaucoup, la plus employée. Un fait montre bien qu'il s'agit d'une tradition agricole établie. Dans tout le Midi, on ne se servait que des bœufs ou des mulets, jamais des chevaux; quand, après la grande épizootie de 1774, le gouvernement

essaya d'encourager le remplacement des bœufs par les chevaux (128), il n'obtint aucun résultat.

Comment s'explique cette anomalie apparente, que les régions qui font naître le cheval n'en usent pas comme animal de labour ?

C'est que, ainsi que nous l'avons montré, l'élevage du cheval ne vient qu'au second plan et reste subordonné à celui des bêtes bovines; celles-ci l'emportent par le nombre : c'est donc elles qu'on emploie. Les bêtes bovines, à cette époque, ne sont pas spécialisées : il n'y a pas de race vouée exclusivement à la production laitière, ou au travail, ou à l'engraissement; les races n'ont pas des caractères aussi nettement tranchés qu'aujourd'hui; toutes sont propres, avec plus ou moins de valeur, au travail, toutes y sont employées. Les chevaux, moins nombreux, sont naturellement moins utilisés.

C'est ce que montrent bien les chiffres approximatifs indiqués par Lavoisier, dans son *Essai sur le dénombrement des chevaux et bœufs* (129). Il compte 2.700.000 bœufs de travail (encore faudrait-il ajouter une grande part des 4.000.000 de vaches), et 600.000 « chevaux occupés des travaux de l'agriculture, dans les pays où l'on cultive avec des bœufs ». Ils servaient un peu au labour, comme auxiliaires des bœufs, ainsi que nous le disions tout à l'heure, mais surtout au charroi, au bât pour les besoins des exploitations rurales, enfin fréquemment au roulage.

En effet, les entreprises officielles, postes et diligences, et les messageries n'assuraient qu'une partie, la moindre sans doute, du roulage du royaume; les paysans y cherchaient une source de profits, surtout dans les pays pauvres. Citons quelques exemples. Les habitants de Fère-Champenoise gagnaient autant au roulage qu'à la culture d'un sol ingrat (130). Les paysans de Lorraine n'arrivaient à

(128) Turgot, *Œuvres*, éd. Daire, Paris 1844, in-8, t. II, p. 478-479; et : *Instructions et avis aux habitants des provinces méridionales de la France sur la maladie putride et pestilentielle qui détruit le bétail*, publié par ordre du roi. Paris, 1775, in-8.

(129) Lavoisier, 62, p. 420.

(130) *Description topographique du département de la Marne*, rédigée par la Société d'agriculture..., approuvée par M. Bourgeois-Jessaint, préfet. Paris, an X, in-8, p. 116.

subsister qu'en charroyant pour des particuliers le bois, le vin, le charbon (131). 20.000 chevaux, la plupart aux paysans, étaient utilisés au roulage dans le département de la Haute-Vienne, vers 1809 (132). « La voiture, dit une requête du corps municipal de Tours en 1784, est une ressource assurée pour le laboureur; elle occupe les intervalles des travaux rustiques...: privés de cette ressource, les laboureurs acquitteront moins aisément leurs impôts » (133). « Tout est voiturier dans ce pays, écrit un inspecteur des haras de Franche-Comté en 1777; c'est même la ressource des simples particuliers » (134). Les « Thiérachiens » ou habitants de la Thiérache étaient connus comme rouliers au long cours : ils portaient à la fin de la mauvaise saison, avec de grandes voitures chargées de vannerie et de boissellerie; ils allaient de marché en marché, jusque dans la vallée du Rhône et le Midi; un édit du Conseil du 3 mars 1787 leur maintient le droit de faire paître leurs bêtes dans les communs, prés fauchés, friches et grands chemins (135).

Une seule des grandes régions productrices employait les chevaux au labour, le Boulonnais. Cette exception s'explique par des circonstances particulières : pluies et gelées empêchaient de travailler la terre en hiver; les labours, pénibles dans ces terres fortes, devaient être faits très rapidement au printemps; on ne pouvait recourir aux bœufs, bêtes lentes : on se servait donc des juments (voir plus loin, 3^e partie, II).

En Franche-Comté, les chevaux étaient utilisés pour le labour, un peu dans la Montagne, plus dans la Plaine; mais partout infiniment moins que les bœufs (136).

(131) Colchen, *Mémoire statistique du département de la Moselle*, Paris, an XI, in-fol., p. 118.

(132) M.-L. Texier-Olivier, *Statistique du département de la Haute-Vienne*, Paris, 1809, in-8, p. 518.

(133) Arch. nat., F¹⁰ 1510².

(134). De Forno, inspecteur des haras, Réponse à la requête des communautés de Longwy, Jousserot et Hostelans, 1777 (Arch. nat., H. 724).

(135) E. Crevaux, *Le pays thiérachien*, Paris, 1909, in-8 (et dans : *La Science sociale*, XXIV, fasc. 54, 1909), p. 11-12.

(136) La Coré, intendant, *Mémoire sur les haras de Franche-Comté*, 1780 (Arch. nat., H. 726).

Les chevaux étaient donc animaux de labour dans des régions non productrices. Parmi les régions non productrices, les unes labourent à l'aide des chevaux, les autres à l'aide des bœufs : nos cartes permettent de les distinguer.

Le labourage par les chevaux correspond à un mode particulier de culture. C'est ce que les économistes du XVIII^e siècle ont bien vu. Quesnay assimile la grande culture et la culture par les chevaux; elle est, dit-il, « bornée à six millions d'arpents, qui comprennent la Normandie (en réalité, la Haute-Normandie), la Beauce, l'Île-de-France, la Picardie, la Flandre française, le Hainaut et quelques autres »; le reste, 30 millions d'arpents, appartiendrait à la petite culture, qui est celle par les bœufs (137). Turgot fait remarquer que cette distinction est trop absolue : « Quoiqu'il soit vrai, dit-il, qu'en général on n'emploie pas de chevaux dans la petite culture, il se faut bien que ce soit là le caractère des deux cultures »; il faut les distinguer autrement : la grande est faite par des fermiers, la petite surtout par des métayers (138). Lavoisier, de son côté, remarque qu'évidemment Quesnay, sous le nom de petite culture, « n'a pas seulement compris la culture faite avec des bœufs, mais celle faite avec des chevaux par des métayers et fermiers à moitié » (139). Aussi à la liste de Quesnay faut-il joindre quelques pays de moyenne culture, tout l'Est de la France (Ardenne, Champagne, Lorraine) et une partie de la Bourgogne; ce sont les pays que Quesnay lui-même distingue sous le nom de « terres mal cultivées avec des chevaux, par de pauvres fermiers » (140) et qui sont intermédiaires entre les régions de grande et de petite culture.

On aurait donc trois catégories : grande, moyenne, petite culture; les deux premières emploient les chevaux, la troisième les bœufs (ou les mulets). Cela ne suffit pas : il faut encore, comme l'a montré Lullin de Châteaueux (141), faire intervenir l'étendue

(137) Quesnay, Œuvres (dans : Physiocrates, Quesnay, Dupont de Nemours, Mercier de la Rivière, l'abbé Baudeau, le Trosne, 1^{re} partie, éd. E. Daire, Paris, 1846, in-8), p. 229.

(138) Turgot, Œuvres, éd. Daire, Paris, 1844, in-8, t. I, p. 543.

(139) Lavoisier, 62, t. VI, p. 441.

(140) Quesnay, l. c., p. 229.

(141) Lullin de Châteaueux, 229, t. II, p. 1-2.

des pâtures. Nous distinguerons quatre catégories :

1^o Pays de grande culture, riches, cultivés par des chevaux, produisant presque uniquement des céréales, mal pourvus de pâturages, ne pratiquant pas l'élevage : Nord de la France, le Boulonnais excepté, Région parisienne.

2^o Partie de la moyenne culture : pays assez pauvres, cultivés par des chevaux, produisant presque uniquement des céréales, assez mal pourvus de pâturages, n'élevant pas de chevaux, sinon pour la consommation locale : Est de la France.

3^o Partie de la moyenne culture : pays assez pauvres, cultivés par des chevaux, produisant des céréales et pratiquant l'élevage, bien pourvus de pâturages et élevant des chevaux : Franche-Comté et partie de la Bourgogne, Boulonnais.

4^o Petite culture : pays pauvres, cultivés par des bœufs (ou des mulets), produisant peu de céréales et pratiquant l'élevage, bien pourvus de pâturages; quelques-uns élèvent les chevaux.

Les pays de grande culture n'élèvent pas de chevaux, parce qu'ils trouvent plus de profit à les acheter au dehors et à consacrer leurs terres à la production des grains; ils emploient le cheval pour leurs travaux, parce qu'il laboure mieux et plus vite que le bœuf (au moins dans les terres légères), parce que le cheval adulte est plus aisé pour eux à nourrir que le bœuf : celui-ci ne mange guère que des herbes et des fourrages (il n'y a pas encore de fourrages artificiels), au lieu que le cheval consomme une forte proportion de grains, orge et avoine, récoltés sur les terres labourées.

C'est aussi ce qui permet à ces pays, non de faire naître des chevaux, mais de terminer leur élève : beaucoup, Picardie, Haute-Normandie, Brie, Beauce achètent des poulains, les nourrissent surtout de grains en les faisant travailler modérément, en sorte que leur travail paye leur entretien, et les revendent; cet élevage partiel n'est possible que parce que l'emploi des chevaux à la culture le rend rémunérateur.

Les pays de moyenne culture, moins riches, doivent renoncer à élever le cheval, même adulte, lorsqu'ils n'ont pas de pâturages (Champagne, par exemple); ils ont juste assez de grains et de

fourrages pour leurs chevaux de labours. Quand ces pays ont quelques pâturages, ils font naître le cheval, mais seulement pour leurs propres besoins (Lorraine). Dans tous, la petite quantité de fourrages fait préférer le cheval pour les travaux.

Le Boulonnais, pays de moyenne culture, est un cas particulier : ici, par exception, il y a peu de terres labourables, beaucoup de pâtures; l'élevage domine : les juments sont employées au labour, bien qu'on élève aussi des bêtes bovines, parce que c'est seulement grâce à leur travail que les bêtes chevalines sont élevées avec profit. — Il en est de même, dans une certaine mesure, de la Franche-Comté.

Les pays de petite culture, où les terres de labour sont la moindre partie, les friches et jachères la plus grande étendue, récoltent de grains la quantité nécessaire aux habitants, il en reste peu pour les animaux; on élève surtout ceux qui se nourrissent presque exclusivement d'herbes et de fourrages, moutons et bêtes à cornes. Cet élevage est le seul dans beaucoup de pays; tout naturellement on y emploie les bœufs et vaches au labour. D'autres élèvent aussi les chevaux, mais cet élevage est toujours subordonné à celui des bestiaux et ceux-ci gardent la première place dans les travaux.

Il faut ajouter que, en pays de terres argileuses « fortes », le cheval cesse d'être supérieur au bœuf : celui-ci fournit un effort plus lent, mais plus continu; son sabot fourchu entre moins profondément dans la boue et en sort plus aisément (142).

Tout progrès de la grande culture se traduira par un remplacement, plus ou moins rapide, du bœuf par le cheval dans les travaux de la terre. C'est ce qu'on constate, dès la fin du XVIII^e siècle, en Basse-Normandie, où l'on commence à utiliser les chevaux dans les terres légères de la plaine de Caen et surtout de la Campagne d'Alençon : alors que, dans tout le reste de la Basse-Normandie, on labourait soit avec des bœufs, soit avec des bœufs précédés par un cheval attelé en arbalète, on se mit, autour d'Alençon, à atteler seulement des chevaux à la charrue (143).

(142) Voir l'exemple de la Vendée, dans J. Welsch, *Le Haut-Poitou* (*Annales de Géographie*, XVI, 1907, p. 204-222), p. 221.

(143) Rapport de l'inspecteur des béliers, dép. de l'Orne, 8 déc. 1813

Notons qu'en Normandie, comme dans beaucoup de régions françaises, s'exerça l'influence des maîtres de postes. Celui de Caen se plaint, en 1787, de ne pouvoir employer ses chevaux au labourage, comme le font les maîtres de postes de la campagne. C'est que les maîtres de postes étaient avant tout agriculteurs : ceux des villes, qui ne pouvaient cultiver, se ruinaient fréquemment; ceux des campagnes faisaient fortune, non par les gains de la poste, mais par ceux de la culture : ils avaient des privilèges, ils profitaient du fumier et du travail de leurs chevaux (144). Dans les pays où les bœufs tiraient communément la charrue, les maîtres de postes y attelaient souvent des chevaux; nul doute que leur exemple n'ait été maintes fois suivi.

B. — LES ANIMAUX DE LABOUR AU XIX^e SIÈCLE. — Au XIX^e siècle, l'agriculture se transforme; la grande culture gagne du terrain. Aussi l'emploi du cheval au labourage se répand-il; nos deux cartes (cartes 12 et 13) permettent de suivre ses progrès (145); nous sommes à l'heure qu'il est en pleine période de transition : la carte qui représente l'état actuel est forcément trop générale.

Trois faits sont exceptionnellement importants :

1^o Les progrès du labourage par le cheval dans la partie septentrionale de la France, à la limite de la région où il dominait depuis longtemps. L'Ouest remplace de plus en plus le bœuf par le cheval. La substitution est complète dans le Perche, le Maine (146), la Basse-Normandie, elle est en train de se faire en Bretagne.

En Basse-Normandie, le remplacement du bœuf par le cheval est aujourd'hui complet; les régions pauvres du Bocage normand et du

(Arch. nat., F¹⁰ 535); voir aussi Annuaire de l'Orne, 1808, p. 145. — Sur l'époque de transition, Turgot, l. c., p. 543.

(144) Biron, 77; Anxionnat, 203, p. 115 et suiv.

(145) La distribution des animaux de labour vers 1850 est parfaitement connue par Gayot, Atlas, 127. Voir aussi Bory de Saint-Vincent, 205 bis, et, pour 1879, Tourdonnet, 237 bis. — Pour l'état actuel, on trouve de nombreux renseignements dans Prod. anim., III.

(146) Voir plus loin, 3^e partie, I, pour le Perche; pour le Bas-Maine, on trouvera une étude détaillée dans R. Musset, Le Bas-Maine, Paris, 1917, in-8.

Nord du Cotentin ont le plus tardé : vers 1850, on y employait encore concurremment bêtes bovines et chevaux (147).

En Bretagne, le remplacement s'est fait d'abord dans la région la plus fertile, le Léon; puis dans la Bretagne française : seul le pays nantais et quelques coins isolés restent fidèles au labour par le bœuf (148). En Basse-Bretagne le rôle du bœuf de travail se restreint de plus en plus (149).

La transformation de l'élevage du bœuf, forme particulière du progrès agricole, a joué un grand rôle : aux races bovines aptes à tout, travail, engrais, production du lait, et par suite médiocres dans ces trois fonctions, ont été substituées des races plus spécialisées : dans le Bas-Maine et l'Anjou septentrional, par exemple, le manceau a fait place au durham-manceau, de plus en plus rapproché du durham, animal d'engraissement, mou et incapable de travailler; dans la Bretagne, on « élimine progressivement le bœuf de travail au profit du bœuf d'engrais précoce » (150). Il a donc fallu recourir au cheval pour les labours et les charrois. Mais, dans les régions où les races bovines de travail ont subsisté ou se sont répandues, le travail continue à être fait par les bœufs : c'est le cas de la Vendée, qui emploie le bœuf parthenais, excellent à la fois pour le travail et l'engraissement; dans le Poitou, le cheval est seul utilisé, sauf dans quelques exploitations de la plaine de Niort (151); dans les pays charentais, on voit labourer côte à côte des attelages de bœufs, de chevaux, des deux à la fois : le cheval, manifestement, fait des progrès. Il en est de même dans le Nivernais et le Charolais : les bœufs nivernais et charolais sont bons travailleurs, mais il est plus avantageux de les engraisser

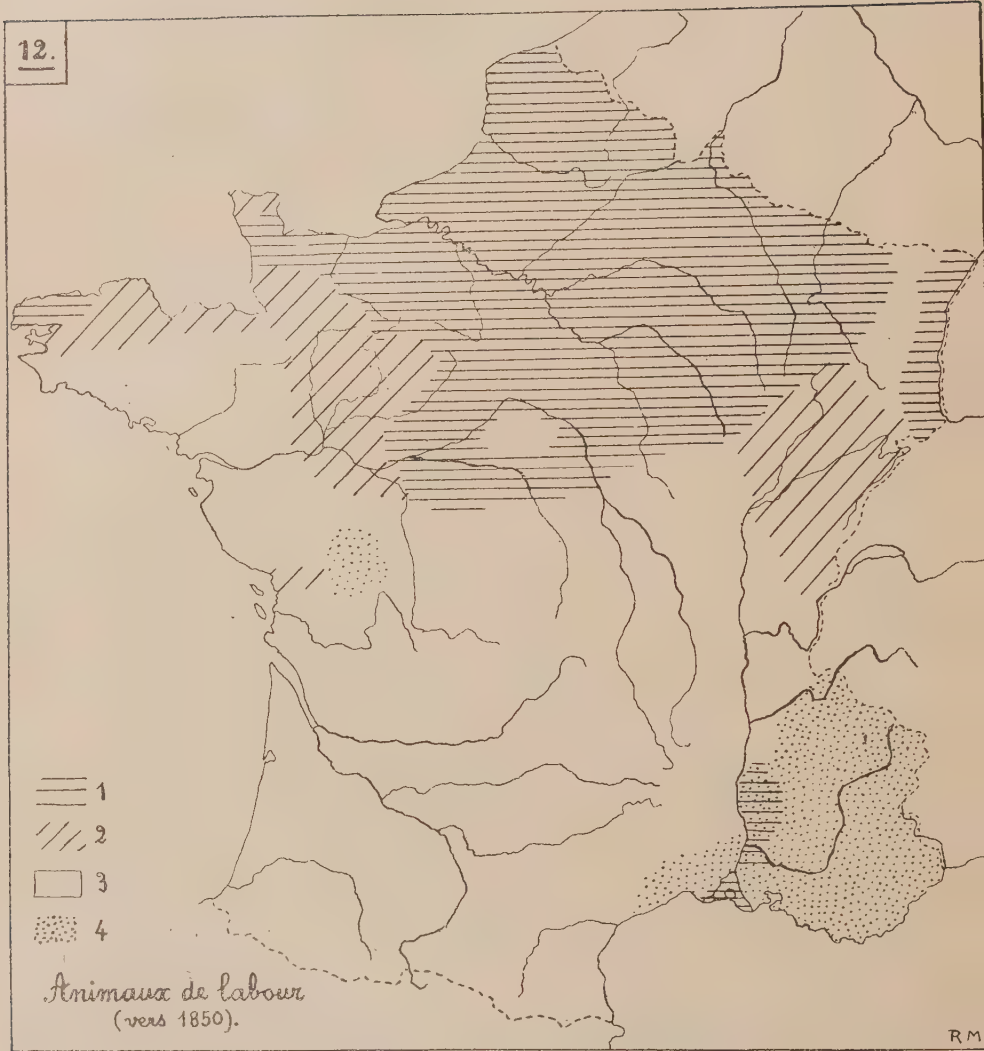
(147) Gayot, Atlas, 127.

(148) Prod. anim., 111 : Ille-et-Vilaine, p. 217 (régions où les bœufs sont encore employés pour le travail : 1° les environs de Fougères, au Nord-Ouest, au Nord et à l'Est; l'arrondissement de Redon, en particulier les cantons de Pipriac, Bain, Fougeray, Redon; 2° dans l'arrondissement de Vitré, les cantons de Rétiers, La Guerche et Argentré), p. 219, 221, 222; — Loire-Inférieure, p. 289.

(149) Vallaux, 269, p. 162.

(150) Robien, 267, p. 41.

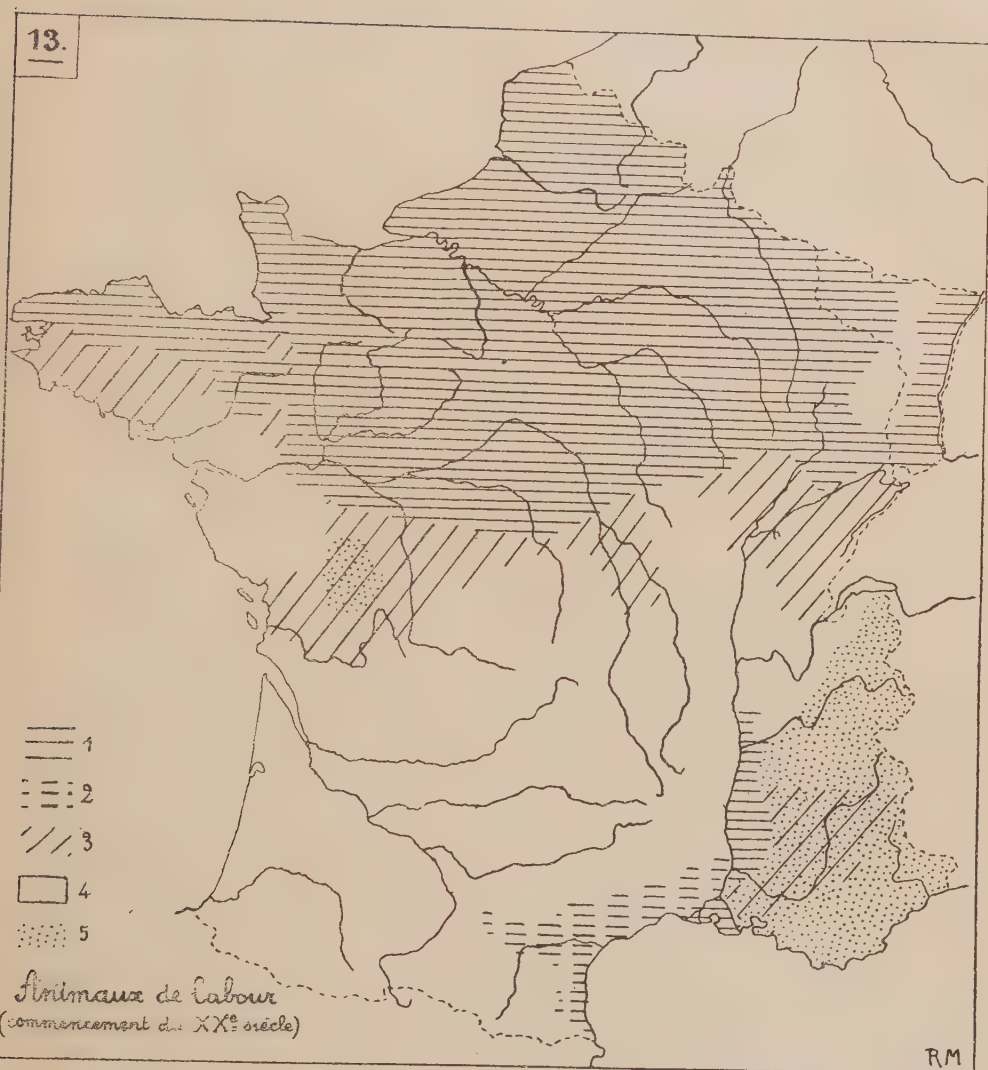
(151) Passerat, 285, p. 338.



Echelle : 1 : 7.500.000.

1. Animaux de l'espèce chevaline. — 2. Animaux de l'espèce bovine et, pour une moindre part, de l'espèce chevaline. — 3. Animaux de l'espèce bovine. — 4. Animaux de l'espèce mulassière, pour une partie.

Cette carte a été dressée principalement d'après les Notices de l'Atlas de Gayot, 127, publié en 1850, où sont indiqués avec précision les animaux de labour.



Échelle: 1 : 7.500.000.

1. Animaux de l'espèce chevaline. — 2. Emploi des animaux de l'espèce chevaline pour les travaux dans les régions viticoles. — 3. Régions où l'emploi de l'espèce chevaline fait des progrès. — 4. Animaux de l'espèce bovine. — 5. Régions où sont employés les animaux de l'espèce mulassière, en même temps que les animaux des autres espèces.

avant tout travail; ils ne sont pas, en effet, moins aptes à l'engraisement qu'au travail.

Notons aussi que la diffusion des instruments perfectionnés, faucheuses, moissonneuses, etc., est favorable à l'emploi du cheval comme bête de travail; l'utilisation de machines est, au reste, un des caractères de la grande culture (152).

2° Les progrès du labourage par le cheval dans une partie du Midi. Les plaines de la vallée rhodanienne se prêtaient bien à la grande culture et à l'emploi du cheval. Le mulet y avait été longtemps utilisé; or, du mulet au cheval, il y a peu de différence; la pratique du dépiquage des grains avait, au moins au Sud, familiarisé avec le cheval. La substitution du cheval au bœuf et au mulet s'est faite d'abord dans le Comtat-Venaissin (153); la plaine de Valence, depuis qu'elle s'est spécialisée dans l'élevage de poulains achetés en Bretagne et revendus dans les régions viticoles, n'use plus que des chevaux; le mulet reste encore très répandu en Provence (154) et dans les Alpes; dans certaines parties de la Montagne, cependant, le cheval tend à remplacer le bœuf et le mulet, autour de Forcalquier, de Digne, de Sisteron par exemple (155). Les grandes régions viticoles, Bas-Languedoc, Roussillon, Lauragais et, dans une certaine mesure, Camargue, font aussi leurs travaux avec des chevaux, quelquefois avec des mulets; les chevaux circulent aisément entre les étroites rangées de ceps. Mais le Bordelais, comme tout le Bassin d'Aquitaine, reste fidèle au bœuf : la race garonnaise et sa variété bazadaise sont bonnes travailleuses.

3° Dans le Nord de la France, quelques régions reviennent au bœuf, dans une certaine mesure. La règle générale est que les régions riches usent du cheval, les régions plus pauvres du bœuf;

(152) Exemple du département de la Haute-Saône, *Prod. anim.*, **III**, p. 425; du Comtat-Venaissin, Gasparin, *Métayage*, Paris, s. d., nouv. éd., in-12, p. 106-107 (remplacement de l'araire, attelé de mules, par la charrue dite *coutrier*, traînée par des chevaux).

(153) *Ibid.*, chap. sur le dép. de la Vaucluse (écrit en 1817), p. 106; Gayot, *Atlas*, 127.

(154) *Prod. anim.*, **III**, Bouches-du-Rhône.

(155) *Ibid.*, Basses-Alpes.

posée par les économistes du XIX^e siècle, elle n'a pas subi de démenti jusqu'ici : l'adoption du cheval par l'Ouest, par une partie du Midi correspond, en effet, à une amélioration agricole. Pourtant, une exception s'est produite : les grandes régions limoneuses du Nord de la France et de la Brie, où sont cultivées les plantes industrielles, notamment la betterave à sucre, emploient de plus en plus le bœuf de trait; on utilise même le bœuf au labour. C'est que la culture de la betterave exige des façons répétées et pénibles, entraîne des charrois très lourds; le bœuf, plus lent, moins nerveux, mais plus résistant et plus fort que le cheval, convient mieux; en outre, après l'avoir fait travailler, on peut l'engraisser avec les pulpes de betterave, les drèches et autres résidus de fabrication. Il a fallu choisir une race capable de labeur pénible et dont l'engraissement fût rapide : les bœufs blancs charolais étaient tout indiqués : ce sont eux surtout qu'on voit au travail, dans le Nord et dans la Brie (156).

Il est intéressant de suivre les étapes de cette substitution.

1^o Dans les régions limoneuses du Nord de la France, la culture de la betterave à sucre se développa à partir de 1809 (157). On sait qu'elle transforma l'agriculture.

2^o Vers le milieu du XIX^e siècle, elle transforma l'élevage des bétails (158) : on employa les betteraves et surtout les pulpes de betterave à l'engraissement des bœufs et des moutons (159); on engraisa, en particulier, un nombre croissant de bœufs. Les marchands dits « flamands », qui, de longue date, achetaient des bouvillons dans la Franche-Comté pour les revendre aux herbagers de la Flandre et de

(156) Dans la Brie, on se sert aussi de bœufs des races parthenaise et de Salers (*Ibid.*, Seine-et-Marne); notons aussi l'exportation de nantais vers la région parisienne, pour le travail (*Ibid.*, Loire-Inférieure).

(157) Demangeon, 248, p. 230.

(158) Ch. Gomart, La culture de la betterave a-t-elle diminué la production du blé? (*Journal d'agr. pratique*, 1858, I, p. 224-239), signale (p. 224) « la révolution agricole que la culture industrielle de la betterave a introduite dans le Nord et celle plus grande encore qu'elle est appelée à produire dans la nourriture du bétail ».

(159) Gomart, art. cité; Carette (de Nogent, Aisne), Rôle de la betterave et de la pulpe dans l'alimentation du bétail (*Journal d'agr. pratique*, 1860, II, p. 75).

la Thiérache, se mirent à fournir aussi les cultivateurs de betteraves (160).

3° Ces bœufs à l'engrais restaient inactifs; on eut la pensée de les utiliser pour les travaux, au moins une partie d'entre eux. Dès le milieu du XIX^e siècle, la substitution du bœuf au cheval devenait de plus en plus fréquente dans la région de Lille et de Valenciennes (161). En Picardie et dans l'Ile-de-France, on continuait à employer le cheval; de tentatives malheureuses on concluait même à l'infériorité du bœuf, dont les pieds se blessaient et qui se fatiguait vite (162).

4° C'est qu'en effet les bœufs de Franche-Comté, de la race comtoise ou féneline, ou ceux du pays, employés jusque-là, étaient de médiocres travailleurs; ils ne valaient peut-être pas les robustes chevaux boulonnais. Mais, au milieu du XIX^e siècle, la race charolaise, merveilleusement apte à la fois à l'engraissement et au travail, se répand loin de son lieu d'origine, les terres de lias du Charolais, dans les régions voisines du Charolais, dans le Nivernais et le Morvan, dans le Bourbonnais et le Berry. Le nombre des bœufs de cette race offerts aux bouchers et aux herbagers alla toujours en croissant. Les

(160) Voir A. Pommeret, Concours de Lille (*Ibid.*, 1858, I, p. 363-366): « La race comtoise dont le département du Nord engraisse chaque année un nombre considérable, soit dans ses herbages, soit dans ses nombreuses sucreries et distilleries », et surtout les statistiques détaillées du nombre des bœufs exportés de Franche-Comté par les marchands et herbagers dit flamands, dans les départements du Nord, de l'Aisne et autres lieux, adressées par Grappe au Journal d'agr. pratique (1857, I, p. 540; 1858, I, p. 463; 1859, I, p. 537), pour les années 1856, 1857, 1858, 1859; les animaux sont achetés aux foires de Vesoul, Lure, Baume, Besançon, Montbéliard, Belfort; les noms et domiciles des marchands, presque tous du Nord et de la Thiérache, et le nombre des bœufs achetés par chacun sont indiqués. Bœufs vendus en : 1856, 7.148; 1857, 7.275; 1858, 5.478; 1859, 4.517; la diminution en 1858-1859 est attribuée (1858, I, p. 463) « aux souffrances de l'industrie de la distillerie et de la sucrerie ».

(161) « Il s'y est fait une révolution digne d'être remarquée, la substitution des bœufs aux chevaux dans la culture », J.-A. Barral, d'après G. Hamon (*Ibid.*, 1857, I, p. 420); suit le récit d'une « course agricole, c'est-à-dire avec charge » entre bœufs et chevaux, faite dans les environs de Valenciennes.

(162) Voir la lettre de Renouard (de Wassigny, Aisne), qui, ayant utilisé chevaux et bœufs pour le transport des betteraves, insiste sur les inconvénients du bœuf (*Ibid.* 1859, I, p. 464-465).

marchands de bestiaux et les éleveurs des régions à limon abandonnèrent la race féline, qui depuis est en décadence, pour la charolaise. Elle se trouva très bien convenir aux labours et aux durs charrois de betteraves; l'emploi des charolais, à la place des chevaux, est devenu une pratique constante.

Les charolais, sitôt bouvillons, sont recherchés par deux sortes d'acheteurs, les herbagers de la région, qui les engraisent aussitôt dans les prés d'embouche, les betteraviers du Nord, qui les font travailler, puis les engraisent à l'étable. Les années de bonne production fourragère, les deux catégories d'acheteurs se font une âpre concurrence et les prix montent; c'est ce qui se produisit en 1908.

Un petit fait montre l'importance de l'utilisation des bœufs dans les régions à limon du Nord de la France. « Dans la riche plaine de Laon, où l'on cultive surtout la betterave et où les sucreries sont nombreuses, m'écrivait-on à la fin de 1910, la terre est si forte qu'aux labours d'automne, qu'il faut faire profondément, la charrue est attelée de six bœufs; aussi les paysans en achètent-ils au début de l'automne pour les revendre après les labours, et la grève des chemins de fer (octobre 1910), en empêchant l'arrivée des bœufs du Morvan, retarda leurs travaux » (163).

Partout où il y a des sucreries, le bœuf de travail est employé, et là seulement, en pleine région de labour par les chevaux; citons les cas du Perthois, des plateaux à limon situés immédiatement au Sud de Paris, des environs de Pithiviers dans la Beauce, de quelques exploitations voisines de sucreries dans la plaine de Caen (164).

Il arrive enfin que l'utilisation du cheval aux travaux des champs ait pour résultat le maintien de certaines cultures : le colza reste en faveur dans le Pays de Caux parce que, exigeant de fréquents sarclages, peu pénibles, il se prête bien à l'éducation des poulains; le colza s'est maintenu jusqu'à ces dernières années dans la Plaine de Caen, sur de faibles étendues, pour le même motif (165).

(163) Lettre de M. Rainon, élève de l'École spéciale militaire, soldat au 45^e régiment d'infanterie, à Laon (octobre 1910).

(164) Prod. anim., III : Marne, Loiret (voir aussi Aubc, Ardennes) et renseignements personnels.

(165) Sion, 320, p. 361.

Nous avons déjà montré comment la disparition de la pratique du dépiquage des grains a détruit la production du cheval dans la Camargue (166).

(166) Également dans la partie voisine du Bas-Languedoc : Prod. anim., III, Aude. — Sur la Camargue, voir plus haut, p. 98-99 et, pour une étude détaillée, Musset, 275 bis,

TROISIÈME PARTIE

EXEMPLES RÉGIONAUX

I. — L'élevage du cheval dans le Perche.

A. L'ÉLEVAGE DU CHEVAL DANS LE PERCHE AU XVIII^e SIÈCLE.

On ne paraît avoir élevé beaucoup de chevaux dans le Perche qu'à partir de 1760 à 1770 environ (1). Un mémoire sur les haras de la généralité de Tours, de 1780, nous dit de la contrée arrosée par l'Huisne et la Sarthe : « Le goût des chevaux y est passablement en vigueur, depuis environ dix à douze ans, d'un côté par imitation peut-être et comme étant limitrophe de la Normandie, de l'autre par les soins des inspecteurs et la protection particulière que lui a

(1) La première mention que je connaisse des chevaux du Perche date de la fin du XVII^e siècle (Nodot, Manuscrit des Arch. du Min. de la guerre [Voir la Bibliographie], 1695, nomme le Perche parmi « les provinces où l'on peut lever de bons chevaux de trait » (p. 5). — Au XVIII^e siècle, les documents d'archives parlent des chevaux du Perche, mais les écrivains contemporains n'en disent mot ; nulle part, il n'est question du « percheron » ou d'une « race percheronne ». Cela n'a pas empêché les auteurs modernes de faire remonter le percheron aux croisades et d'y voir « un gros arabe que le climat et les circonstances particulières ont modifié et dégénéré » (du Haÿs, 339), légende à l'appui de laquelle on n'a apporté aucun texte et dont Gayot, 7, t. II, 4, p. 184-185, a fait justice. En fait, la race percheronne a été créée au début du XIX^e siècle ; les auteurs du temps le savent fort bien : Desvaux-Lousier, 334, ne la fait pas remonter au delà de 1806, Sourdeval, 351, au delà de 1810 ; encore, en 1829, J.-B. Huzard fils, 104, qui connaissait très bien le Perche, confondait-il la race percheronne avec la race bretonne ; en 1834, Grognier ne lui donnait pas d'existence propre et distincte.

donnée M. l'Intendant » (2). La seconde raison n'a guère de valeur : ce n'est qu'une flatterie; on sait par ailleurs que le Perche était une des provinces où les paysans répugnaient le plus à user des étalons des haras, auxquels ils préféraient des rouleurs. La véritable cause du succès de l'élevage, c'est l'attraction exercée par la Normandie.

La production ne pouvait être que faible. Le Perche, en effet, était un pays pauvre; les paysans manquaient de capitaux et ne pouvaient élever le cheval que s'ils en tiraient profit avant de le vendre; or le labourage était fait avec des bœufs, ainsi que les charrois; les juments et les poulains ne faisaient que diriger et aider les bœufs (3). Le paysan ne pouvait occuper que peu de juments et en élevait peu (4).

Une autre raison limitait l'élevage, le mode de culture; il laissait peu de place aux plantes fourragères; les paysans du Perche cherchaient avant tout à produire les céréales nécessaires à leur alimentation. Voici comment Dureau de la Malle décrit l'ancien état de l'agriculture dans le Perche : « Il y avait beaucoup de friches, de pâtis couverts d'épines et de taupinières, de bruyères, de chemins inutiles, de terrains vagues. Les terres étaient divisées en trois sottes : la première année, on fumait médiocrement et on semait du méteil et du seigle, ou du blé et de l'orge, peu de blé pur; la seconde, on semait sans fumer de l'orge et surtout de l'avoine, des blés de mars enfin, avec un seul labour; la troisième année, la terre se reposait ou plutôt se couvrait de nielle, d'ivraie, de chardons, de mauvaises herbes » (5). Les chevaux n'avaient donc pour nourriture qu'un peu d'avoine et l'herbe des landes et des jachères; ajoutons pourtant les pâturages des vallées, déjà reconnus pour « gras et propres à faire des

(2) Précis sur l'état des haras en la généralité de Tours, sur les progrès de cette partie depuis 1758, les avantages que la province en retire actuellement et les moyens de les perfectionner, 28 déc. 1780 (Arch. nat., H. 1371).

(3) Arch. nat., F¹⁰ 506.

(4) Le mémoire cité de 1780 évalue à 5.000 seulement les juments du Maine et de la partie du Perche dépendant de la généralité de Tours; un Mémoire sur les élèves de chevaux dans la province du Perche, de 1783 (Arch. nat., H. 1663), compte 6.000 juments dans les trois élections de Chartres, Châteaudun et Vendôme.

(5) Dureau de la Malle, 335.

chevaux » (6); comme tous les prés étaient clos et soustraits en conséquence à la vaine pâture, les propriétaires disposaient de la totalité du fourrage. Mais les chevaux ne formaient que la plus petite partie du bétail; les bêtes à cornes et les moutons étaient nombreux. L'élevage du cheval était donc limité par la rareté des fourrages; aussi n'avait-on dans le Perche que des juments poulinières et des poulains (7).

La partie du Perche où l'on faisait naître le plus grand nombre de poulains était du reste la plus pauvre, le Petit Perche ou Perche-Gouet, c'est-à-dire la partie méridionale du Perche, sur le grand plateau d'argile à silex, entre Nogent-le-Rotrou et Châteaudun : « Le pays, dit un mémoire de 1782, où est le général des juments est le Perche-Gouet... Il est composé, en plus grandes parties, de terrains arides, sablonneux, couverts de bois, de haies et de brières; il y a quelques pâtures, que nourrissent de petites rivières, mais ces pâtures sont en général peu riches et ne produisent que des herbes aigres, peu propres à nourrir des élèves. Aussi la majeure partie des poulains du Perche n'y sont-ils nourris que jusqu'à l'âge de six mois, temps pendant lequel ils sont allaités par leurs mères; ils sont alors vendus... Le pays, quoique le terrain soit ingrat, produit néanmoins assez de grains pour qu'on emploie à la culture un nombre d'environ 4.500 juments, qui sont nourries avec les pailles et les grains, peu de foins et avec le secours de quelques pacages, soit naturels, soit factices et artificiels, ainsi qu'il se pratique en certains cantons » (8).

Les chevaux élevés ainsi dans un pays accidenté, à pâturages maigres, paissant le plus souvent en plein air et employés à des travaux modérés, ne pouvaient être d'espèce fine : c'étaient des bêtes com-

(6) Mémoire cité de 1780.

(7) Supplique au marquis de Polignac des gardes-étalons des élections de Chartres et de Châteaudun, 1780 (Arch. nat., H. 1162): « Au Perche, les cavales sont occupées à la culture des terres et n'ont point ou peu de pâturages »; voir aussi Chabert, Ordre du roi d'aller visiter les chevaux et juments des intendances de Tours, Orléans, Rennes et Rouen, 1788 (Arch. nat., F¹⁰ 1447).

(8) Chatenay, inspecteur des haras. Mémoire sur les haras du Perche, 18 févr. 1782 (Arch. nat., H. 1163).

munes, mais rustiques et vigoureuses (9). Assez mal nourries, les juments étaient le plus souvent de taille médiocre, mais elles étaient « d'une contournure forte et épaisse, bien construites à l'exception de la tête qui était un peu grosse, excellentes pour le tirage et d'une nature infatigable pour le travail » (10). Malgré les efforts des inspecteurs des haras, les paysans ne voulaient comme étalons que des chevaux du pays, d'autant plus prisés qu'ils étaient plus gros et plus lourds (11); dans la partie voisine de la Beauce, les cultivateurs beaucerons, plus riches, avaient des étalons et « les faisaient passer dans le Perche, distant de quatre ou cinq lieues, plus ou moins, selon le temps de la monte » (12); c'étaient d'ailleurs d'anciens poulains percherons élevés en Beauce.

Les chevaux étaient fort peu nombreux (13); on n'avait que des juments, qui donnaient à la fois leur travail et leurs produits : le prix des poulains servait à payer la rente des fermes. Les poulains étaient vendus à 6 ou 18 mois, ceux du Grand Perche aux marchés de Nogent-le-Rotrou, aux foires de Bellême et surtout à celles de Mortagne, ceux du Petit Perche aux foires de Courtalain et de Mondoubleau (14). Les poulains se divisaient en deux parts : « un tiers des juments était propre à produire des chevaux de labour et le reste

(9) Mémoire sur les élèves de chevaux du Perche, 1783, cité : « Les chevaux du Perche ne sont pas de la plus belle espèce, mais ils sont bons pour les postes, les charrettes et les voitures communes : ils sont de beaucoup supérieurs en force et en vigueur et beaucoup plus capables de supporter un travail continu que ceux des autres provinces ; les maîtres de postes qui en font usage attestent cette vérité ».

(10) Chatenay, mémoire cité. — Lettre du marquis de Vibraye au marquis de Polignac, directeur général des haras, 25 déc. 1781 (Arch. nat., H. 1372 ; décrit les juments).

(11) Lettre du marquis de Vibraye, citée.

(12) Chatenay, mémoire cité. — Voir aussi : Grandmaison, inspecteur des haras du département de Touraine. Lettres au duc de Polignac, directeur général des haras, 20 nov. 1786 et 28 août 1787 (Arch. nat., H. 1373).

(13) Chatenay, mémoire cité : « Les habitants du Perche étaient communément très pauvres, le laboureur, sans facultés, sans aisance, ne vivant qu'au jour le jour, il en est très peu d'assez aisés pour acheter et nourrir un étalon ».

(14) Lettre du marquis de Vibraye, citée. — Voir Robillard de Beaulieu, État des foires et marchés de Normandie, 1754, cité et carte 17.

à produire des bidets » (15). Les poulains des premières étaient vendus dans la Beauce, ainsi qu'une faible partie des poulains des secondes : car, dès 1783, les Beaucerons continuaient l'élevage des percherons, les faisaient travailler et les revendaient à des maîtres de postes (16). La majeure partie des poulains propres à faire des bidets passait en Normandie : « Ils ne sont nourris dans le Perche que jusqu'à l'âge de six mois, dit un mémoire de 1782; ils sont alors vendus et transportés en Normandie, où ils sont jetés dans de bons pâturages et élevés jusqu'à ce qu'ils soient revendus, et ils le sont toujours comme chevaux normands; c'est cette transmigration qui fait que le Perche n'a pas la réputation de produire autant qu'il le fait, parce que ses productions passent en Normandie dès leur naissance; cependant il est prouvé et avéré qu'elles forment un objet de 15 à 1600 poulains au moins suivant l'énumération qui en a été faite depuis quinze ans » (17).

B. L'ÉLEVAGE DU CHEVAL DANS LE PERCHE AU XIX^e SIÈCLE.

§ 1. LA CRÉATION DE LA VARIÉTÉ PERCHERONNE (1800-1830).

La transformation de l'agriculture du Perche à la fin du XVIII^e siècle et au commencement du XIX^e (18). — L'agriculture du Perche a été complètement transformée à la fin du XVIII^e siècle et au commencement du XIX^e. L'étude de Dureau de la Malle sur le « Bocage percheron », publiée en 1823, permet de se rendre un compte exact de la nature et des effets de cette transformation.

« Il y a trente ou quarante ans, dit-il, les terres étaient divisées en trois soles et se louaient pour trois, six ou neuf ans, au choix du

(15) Chatenay, mémoire cité.

(16) Lettre du marquis de Vibraye, citée; Mémoire sur les élèves de chevaux dans le Perche, cité. — Ce n'était du reste qu'une faible partie des chevaux de la Beauce : la plupart étaient des poulains du Boulonnais, de la Picardie et du pays de Caux (Huzard père, 49, p. 39).

(17) Chatenay, mémoire cité.

(18) Sur cette transformation, qui s'est faite à la fois dans le Perche et dans une partie du Maine, voir : abbé Perrin, 347, p. 76-80 (dialogue entre un agriculteur qui pratique le système de la jachère et un agriculteur qui l'a supprimée); Marc, 345; et surtout Dureau de la Malle, 335.

bailleur. Quelques-unes se louaient à moitié; le maître fournissait le mobilier; le métayer son travail et on partageait. Il y avait beaucoup de friches, de pâtis couverts d'épines et de taupinières, de bruyères, de chemins inutiles, de terrains vagues... L'assolement était triennal : la première année, on fumait médiocrement et on semait du méteil et du seigle; ou du blé et de l'orge, peu de blé pur; la seconde, on semait sans fumer de l'orge et surtout de l'avoine; des blés de mars enfin avec un seul labour; la troisième année, la terre se reposait ou plutôt se couvrait de nielle, d'ivraie, de chardons, de mauvaises herbes ».

On faisait paître les animaux dans ces jachères. La seule ressource pour l'alimentation du bétail était la jachère ou la lande, avec un peu d'avoine récoltée dans la seconde sole; l'usage de l'assolement triennal exigeait que le tiers du sol fût consacré à la production du méteil. On sent les inconvénients de ce mode de culture : s'il assure la nourriture des habitants — ce qui l'avait rendu nécessaire en des temps de communications difficiles et d'isolement — il ne permet pas de nourrir beaucoup d'animaux, ni de les nourrir bien. Ces inconvénients, Dureau de la Malle en cherchait la source dans l'état social : « Ils tenaient essentiellement, dit-il, 1° au peu de durée des baux conditionnels, qui de plus se trouvaient résiliés à la mort de l'entrepreneur; 2° au peu de profit que pouvaient espérer les fermiers, soit dans les baux à moitié, soit dans les locations de trois, six ou neuf ans ».

Or, au commencement du XIX^e siècle, la condition des cultivateurs et les usages en matière de baux se transformèrent. Le métayage disparut presque complètement; les baux se firent en argent, non plus pour une grande partie en nature; on porta leur durée à 16 ou au moins 12 ans. Désormais, le fermier à long bail est maître chez lui pour une durée suffisamment longue : aussi améliore-t-il sa terre et ses procédés de culture, sûr que le profit sera pour lui.

La transformation de la culture fut très hardie : elle consista essentiellement dans la suppression de la jachère et l'abandon du vieil assolement triennal. La jachère put être supprimée grâce à l'introduction des plantes des prairies artificielles, notamment du trèfle; leur culture peut suivre sans inconvénient et précéder avec

avantage celle des céréales : bien loin d'épuiser la terre, elle l'améliore; en même temps, en procurant aux bestiaux une nourriture meilleure et plus abondante, elle permet d'augmenter leur nombre et par suite de mieux fumer. Mieux fumée, mieux préparée par la culture du trèfle, la terre devint plus fertile : dans la sole qui suit le trèfle, au méteil fut substitué le froment, et les rendements augmentèrent; on obtint désormais la même quantité de céréales sur une moindre surface. Par suite, il n'était plus nécessaire de consacrer au blé le tiers des terres labourables : on ne lui en consacra plus que le quart et l'on ajouta une cottaïson à l'assolement. Ainsi l'assolement devint quadriennal : blé, avoine, trèfle semé la troisième année et récolté la quatrième.

Dans ce mode de culture, la part destinée à l'alimentation de l'homme reste la même, celle destinée à l'alimentation des animaux augmente fort. La conséquence obligée de la révolution culturale, ce fut l'extension de l'élevage.

Les contemporains l'ont bien senti; en 1839, l'abbé Th. Perrin, prêchant aux récalcitrants la suppression de la jachère, disait : « Vous recueillerez, au lieu de ces herbes parasites qui couvrent vos pâtures, du trèfle, du ray-grass, des pommes de terre, des betteraves, des choux, des navets, de la vesce, du sarrasin et beaucoup d'autres plantes alternant avec les grains, qui vous fourniront en tous temps des aliments sains et abondants pour tous les animaux de votre exploitation. Au lieu de 4 bœufs, vous en aurez facilement 6 ou 8; au lieu de 6 vaches, vous en nourrirez 10; au lieu de 2 élèves que vous faites chaque année, vous vous trouverez en état d'en faire 4 ou 6; vous verrez croître et développer d'une admirable façon la race dégénérée de vos chevaux... Ces avantages sont une conséquence immédiate de la suppression de la jachère » (19).

Nous n'avons pas à traiter ici des conséquences qu'eut pour l'élevage des bêtes à cornes la révolution agricole. Nous montrerons seulement comment elle modifia les conditions de l'élevage du cheval. Trois points surtout sont à retenir :

1° La suppression de la jachère;

2° La nécessité de labours répétés dans la première année de l'assolement;

3° L'augmentation de la quantité d'avoine et de fourrages verts produite.

La suppression de la jachère où paissaient les chevaux a forcé à les mettre à l'écurie; ils se trouvèrent ainsi tout près de l'éleveur. L'idée lui vint naturellement de s'en servir; il en avait d'ailleurs besoin pour les labours répétés précédant la culture du blé; enfin l'augmentation de la production en avoine et en fourrage lui permit de les bien nourrir. Emploi du cheval pour les travaux agricoles, bonne nourriture, voilà les deux facteurs essentiels de l'amélioration de la race percheronne : « Tout le secret de l'élevage est là ». Il importe de l'expliquer en détail.

1° La suppression de la jachère entraîna d'abord pour le cultivateur un grave embarras : qu'allait-on faire des chevaux qui jusque-là y paissaient en liberté ? Il fallait les nourrir à l'écurie, pendant une grande partie de l'année. On vit bientôt que c'était là un avantage : le cheval était sous la main de l'éleveur, il ne restait qu'à l'employer. Il se trouva précisément qu'on avait besoin de lui.

2° Le nouvel assolement exigeait plus de travaux que l'ancien : entre la quatrième et la première année de l'assolement, trois labours étaient nécessaires pour rompre le trèfle et mettre le blé à sa place, le premier entre la Toussaint et Noël, les deux autres avant avril ou mai (20); comment préparer en même temps la deuxième sole pour la culture de l'avoine ? A tant de travaux dans un laps de temps si court, les bœufs employés jusque-là ne pouvaient plus suffire : l'idée vint naturellement de recourir aux chevaux inactifs à l'écurie. Cette substitution du cheval au bœuf nous est attestée dès le début du XIX^e siècle; en 1840, elle était accomplie presque partout.

3° Le cheval employé au labour, jument ou poulain, réclamait une nourriture plus abondante; justement le nouveau mode d'assolement permettait de consacrer une année à l'avoine, deux années au trèfle : l'éleveur eut du fourrage et de l'avoine en abondance. Mais surtout, au lieu de nourrir ses chevaux exclusivement d'herbe et de fourrages comme au temps où ils pâturaient dans les jachères,

(20) Dureau de la Malle, 335, p. 28.

il put leur donner une nourriture variée, herbe des prés, fourrages secs, fourrages artificiels, avoine.

L'alimentation combinée en avoine et en fourrage jointe au travail des labourages et des charrois a transformé la race, petite et chétive, en une race grande, musclée, robuste. Ainsi a été véritablement *créé*, au début du XIX^e siècle, le type du cheval percheron de trait léger, le cheval des postes et des diligences.

La création de la variété percheronne. — Le percheron n'existe que depuis les premières années du XIX^e siècle, au plus tôt depuis les dernières années du XVIII^e. C'est ce que les hippologues qui les premiers l'ont étudié avec quelque précision ont aperçu : Desvaux-Lousier, Sourdeval et, d'après eux, Gayot (21).

Le percheron, inconnu au XVIII^e siècle, parce qu'à cette époque le Perche ne vendait pas de chevaux, mais seulement des poulains, commença à être connu lorsqu'un certain nombre de cultivateurs du Perche se décidèrent à faire chez eux l'élevage complet. De ce jour-là seulement, il y eut des chevaux « percherons ». Et si les cultivateurs du Perche élevèrent non plus seulement des poulains, mais des chevaux, c'est qu'un débouché nouveau s'était créé. Modification du marché, modification de l'élevage, apparition d'une appellation nouvelle, voilà les étapes de cette histoire.

Au XVIII^e siècle, les poulains du Perche se partageaient en deux groupes : les moins nombreux, un tiers environ, propres au labour et sans doute assez forts, étaient vendus dans la Beauce, où ils se confondaient avec la masse des poulains venus du Boulonnais, de la Picardie, du Pays de Caux; les Beaucerons les employaient au travail des terres, puis les revendaient pour les postes sous le nom de cauchois ou de picards; les plus nombreux, petits et frêles, propres à la selle, étaient vendus en Normandie, où on achevait leur élevage : ils étaient revendus comme bidets sous le nom de normands. Or, à la fin du XVIII^e siècle, les chevaux normands furent moins recherchés : nous avons dit plus haut les causes de cette crise; les poulains du Perche trouvaient donc de ce côté un débouché moins avantageux. Au contraire, les chevaux de postes étaient de plus en plus demandés : c'est le temps du

(21) Desvaux-Lousier, 334; Sourdeval, 351; Gayot, 7, t. II, 4, p. 181-185.

grand développement des transports rapides. Les chevaux picards et cauchois, anciens poulains boulonnais pour la plupart, convenaient de moins en moins pour ce service : excellents pour la traction de voitures lourdes et lentes, ils devenaient trop massifs et trop mous pour tirer au trot les nouvelles diligences; dans la masse des chevaux vendus par les Beaucerons, seuls les poulains d'origine percheronne, de moindre taille et de naturel plus vif, étaient propres au nouveau service. La Beauce, dès lors, ne demanda plus ses poulains qu'au Perche; celui-ci cessa, peu à peu, de vendre à la Normandie (22) : de cette époque date l'association dans l'élevage du Perche et de la Beauce. Puis, la demande allant toujours croissant et la Beauce n'y pouvant suffire, le Perche se mit à produire lui-même : les hauts prix des chevaux de postes rendaient l'élevage avantageux, la transformation agricole le rendait possible, le voisinage de Paris enfin mettait le Perche dans une situation plus avantageuse que tous les pays éleveurs de poulains de l'Ouest de la France. La majorité des poulains du Perche partaient pour la Beauce à 6 ou 18 mois; un certain nombre restaient dans le pays jusqu'à l'âge de la vente au commerce, 4 ou 5 ans.

« A la fin du siècle dernier, écrit J.-B. Huzard fils en 1869, mon père allait, m'a-t-il dit, dans la Beauce et le Perche, au delà de Chartres, acheter des chevaux de cet âge pour les grandes messageries dont il a été quelque temps le vétérinaire; c'était encore, dans le commencement de ce siècle, dans les fermes du Perche autant que dans celles de la Beauce et dans les foires d'Eure-et-Loir que les marchands de chevaux de Paris allaient chercher des chevaux faits pour les diligences, pour les postes, pour les voituriers et pour les trains d'artillerie » (23).

Les chevaux venus du Perche étaient les meilleurs pour le service des postes; les marchands venaient en chercher dans le Perche même, et savaient que les animaux qu'ils achetaient en Beau-

(22) On vendait encore à la Normandie en l'an III. Voir : Réclamation du citoyen Guillier à qui l'on a pris par réquisition un étalon en l'an III (Arch. nat., F¹⁰ 1080).

(23) Huzard fils, 340, p. 15-16.

ce étaient originaires du Perche : il n'en fallut pas plus pour faire donner le nom de « percherons » aux chevaux de postes. Ce nom, en effet, apparaît pour la première fois dans des ouvrages ou des textes de la fin du XVIII^e siècle et du commencement du XIX^e (24).

Dès la fin du XVIII^e siècle, une variété percheronne tendait à se constituer : elle différait de l'ancien type, commun et de petite taille, par des qualités nouvelles de vigueur et d'énergie et par un accroissement de la hauteur et du volume. A côté des chevaux de 4 pieds 6 pouces, propres à monter des chasseurs et des dragons, on en distinguait d'autres dont la taille s'élevait à 4 pieds 8 ou 10 pouces, qui faisaient de très bons chevaux de diligence (25).

« Cette race, dit Delestang, était précieuse pour son courage, sa vigueur, sa longévité; elle était recommandable par sa solidité plus encore que par la noblesse de ses formes; des hanches excellentes, de beaux jarrets, la côte ronde, des épaules libres quoique chargées, une encolure trop fournie, une tête un peu grosse, des jambes parfaites et des pieds inusables » (26).

A peine née, la variété percheronne subit, comme toutes les autres variétés françaises, une crise terrible, pendant la Révolution. Tous les auteurs qui parlèrent les premiers du percheron se plaignent de la destruction de la race : « La race des chevaux, dite percheronne, écrit Delestang en 1803, est détruite; elle est absolument anéantie » (27). Sous l'Empire, on fit des efforts pour

(24) Chabert, *Ordre du roi...* (1788), Arch. nat., F¹⁰ 1447; Bouchet-Lagetière, 70, p. 36 (1798); Delestang (N.), *Essai de chorographie du IV^e arrondissement communal du département de l'Orne* (chef-lieu Mortagne), Mortagne, an IX, in-8, p. 42 (d'après un mémoire du citoyen Fontenay; 1802); Delestang (N.), *Chorographie du IV^e arrondissement communal de l'Orne*, Argentan, 1803, in-8, p. 41; Delestang (N.), *Notice statistique de la sous-préfecture de Mortagne pour servir de rectification à la Chorographie de ladite sous-préfecture*, Mortagne, 1810, in-8, p. 17; *Rapport du préfet d'Eure-et-Loir*, 4 oct. 1809, Arch. nat., F¹⁰ 511.

(25) Auvray (L.-M.), *Statistique du département de la Sarthe*, Paris, an X, in-8, p. 160, et *Rapport du préfet d'Eure-et-Loir*, 16 déc. 1809, Arch. nat., F¹⁰ 511.

(26) Delestang, *Chorogr.*, ouvrage cité, p. 41.

(27) *Ibid.*, et : *Rapport sur le district de Mondoubleau*, Arch. nat., F¹⁰ 506.

favoriser l'élevage (28), mais le Perche, lors du rétablissement des haras, se trouva partagé entre trois circonscriptions, le Pin, Blois et Angers; il sera négligé tant que cette division durera. Il souffrit sans doute des réquisitions de la fin de l'Empire, et il devait vers 1815 se trouver aussi pauvre en chevaux qu'en 1803.

Néanmoins, sitôt la paix rétablie, l'élevage reprit, plus prospère que jamais, dans le Perche et dans la Beauce : c'est que le commerce des chevaux de trait s'accroissait tous les jours, avec l'amélioration des voies de communication et des moyens de transport. Mais la décadence temporaire de l'élevage pendant la Révolution et l'Empire laissa des traces. Les relations du Perche et de la Normandie furent définitivement supprimées : le Perche n'avait plus d'intérêt à vendre à la Normandie, alors en pleine crise. Le Perche renonça à peu près complètement à mener lui-même l'élevage jusqu'au bout, hors en quelques points privilégiés (la vallée de l'Huisne entre Condé et la Ferté-Bernard); c'est que le commerce demandait de plus en plus de chevaux et les exigeait de plus en plus vigoureux : il était donc préférable de produire plus, quitte à laisser à d'autres le soin d'achever l'élevage; le Perche, avec ses prés et ses prairies artificielles, était plus propre à faire le poulain, la Beauce, avec ses céréales, à parfaire le cheval.

Entre 1815 et 1830 environ, une association étroite en vue de la production unit ainsi la Beauce chartraine et le Perche. La Beauce demandait au Perche la majeure partie de ses jeunes chevaux, le Perche produisait la majeure partie des poulains dont la Beauce avait besoin, il n'en faisait pas venir encore du dehors et s'efforçait de satisfaire par lui-même aux besoins croissants du commerce. Avant de décrire en détail le mode d'élevage, nous montrerons comment, par ces conditions d'ensemble, il favorisa la formation de la variété percheronne.

Le Perche se trouvait spécialisé dans la « naissance » et les premiers temps de l'« éducation » : c'est donc lui qui dans cette œuvre joua le rôle essentiel. Les circonstances étaient favorables : partagé entre trois circonscriptions de haras, relégué à leurs ex-

(28) Sourdeval, 351, et Desvaux-Lousier, 334, font à tort dater de ce moment la création de la race; voir Gayot, 7, II, 4, p. 77, et Atlas, 127 (Bonneval).

trémities, le Perche, jusque vers 1830, passa pour ainsi dire inaperçu; aussi les éleveurs étaient-ils moins sollicités au croisement avec le sang; les pouvoirs locaux n'accordaient de faveurs qu'à l'« espèce pure » et étaient hostiles « à tout contact avec le sang étranger » (29).

Le Perche pratiqua donc la méthode de la reproduction de la race par elle-même; ce fut presque une sélection : le Perche n'était pas encore ouvert à cette époque à l'invasion des poulains et des étalons étrangers; pourtant il lui fallait produire de plus en plus, à mesure que la demande augmentait; on exagéra donc la production, sans que le nombre des étalons fût beaucoup augmenté; un petit nombre d'étalons agirent donc pour la constitution de la race, et lui donnèrent une empreinte commune.

La monte, en effet, était faite par un petit nombre d'étalons rouleurs (30). L'industrie percheronne a donc suffi, comme le remarque Gayot, à créer la variété percheronne : c'est qu'« elle était puissamment excitée par une activité commerciale intense, par une réputation qu'on a presque faite universelle » (31). Les percherons étaient recherchés dans la plus grande partie de la France pour les transports rapides.

« La force de cette race, écrivait J.-B. Huzard fils, sa dureté à la fatigue la rendent, en effet, pour le service du trait accéléré, tel que le service des diligences et des postes, la meilleure de toutes celles de France et je n'en connais pas à l'étranger qui puissent y (*sic*) être

(29) Gayot, Atlas, 127 (Bonneval); Sourdeval, 351, p. 319.

(30) Un contemporain décrit ainsi la manière dont se faisait la monte, et en montre les avantages : « Dans le département de Loir-et-Cher [c'est-à-dire dans le Petit-Perche], où l'on s'occupe avec succès de l'éducation du cheval percheron, les étalons vont chercher les juments à domicile; ils se mettent en route à la fin de février et ne rentrent qu'à la fin d'août; les conducteurs, à qui appartiennent souvent les étalons, les promènent, sans interruption, de fermes en fermes, de villages en villages, et leur font saillir chaque jour un nombre de juments indéterminé. Après ce service, les étalons rentrent sans avoir souffert ni être détériorés, et on les remet immédiatement aux travaux ordinaires de l'agriculture. Le prix de saillie, fixé à un taux très bas, n'est payable que lorsque la jument a été fécondée, et souvent même après la naissance du poulain ». Tocqueville, 311, p. 17.

(31) Gayot, 7, II, 4, p. 175.

comparées. J'ai souvent entendu dire à des Anglais, connaisseurs en chevaux, que s'ils n'avaient pas assez de chevaux nobles pour le service des diligences et des postes, ils n'auraient rien de mieux à faire que de l'introduire chez eux » (32).

Vers 1825, on rencontrait les percherons dans tous les relais de postes de la France du Nord, de l'Ouest et du Centre jusqu'à Nantes, Tours, Limoges, Carcassonne, Lyon, Roanne, Autun, Dijon, Toul; vingt ans après, entre Lyon et Strasbourg, ils s'étaient avancés deux relais encore plus à l'Est (33) (voir carte 9, p. 118).

Le percheron de ces temps-là était fort différent du percheron d'aujourd'hui : il était beaucoup moins élevé et volumineux; il était vraiment le type du cheval de trait léger. On en jugera par la description de J.-B. Huzard fils :

« La couleur la plus ordinaire est le gris clair, tacheté et truité; la taille est de 1^m 48 à 1^m 55; son corps est moyen en grosseur; sa tête est carrée, sèche, à chanfrein droit, avec des éminences osseuses un peu fortes; elle n'est pas chargée de tissu cellulaire comme celle de la race boulonnaise; les joues en sont charnues cependant; les yeux sont assez grands; l'encolure est un peu forte, un peu chargée de crins et souvent à crinière double; les épaules sont assez sèches à la partie supérieure, mais un peu chargées de chairs à la partie inférieure sur le bras; la croupe est musculeuse, souvent double, courte; la queue est courte, attachée bas, ayant des crins grossiers; les extrémités sont fortes, mais sèches; les articulations du genou et du jarret sont nettes, point empâtées comme dans la race boulonnaise, mais la partie inférieure de l'extrémité, à partir du milieu du canon, est commune, chargée de poils... Le tempérament sanguin domine dans cette race » (34).

Vers 1830, la variété percheronne commençait à acquérir des caractères fixes, elle tendait à devenir une race. Cette évolution

(32) Huzard fils, 104.

(33) Lullin de Châteaueux, 229, p. 3 à 209, *passim*.

(34) Huzard fils, 104, p. 96 (date de 1829). — Les gravures manquent : celles de l'Atlas de Gayot, 127 (Bonneval), de Moll et Gayot, 106, et du Journal d'agr. pratique, article Joleaud, 341, sont postérieures au grossissement du percheron après 1830.

fut malheureusement contrariée par une série de crises, qui bouleversèrent la population chevaline du Perche, à plusieurs reprises, et lui enlevèrent toute homogénéité.

Dès 1854, bien avant la fin de cette période critique, Gayot en jugeait fort bien : « C'est, écrivait-il, dans toute la vérité du mot, un produit artificiel et factice et non pas un type, comme d'aucuns l'ont tant écrit ou répété; ce n'est pas non plus une race pure, ainsi qu'on l'a souvent qualifiée, car elle n'a ni ancienneté ni homogénéité. Elle a reçu, en cinquante ans, plusieurs modifications importantes dues au mélange avec des variétés très différentes, et la voilà encore au moment de subir des changements plus profonds » (35).

§ 2. LA VARIÉTÉ PERCHERONNE ET LES CRISES DE 1830 A 1880.

La première crise : de 1830 à 1850 environ; le mélange des races.

— Ce fut le succès même du percheron qui compromit l'avenir de la race. La grande réputation qu'il s'était acquise fit rechercher ses étalons : le développement croissant des transports rapides, l'augmentation exagérée de leur vitesse, entraînant un extraordinaire gaspillage d'attelages, étendirent démesurément le marché du cheval léger, et du percheron plus que de tout autre; le développement parallèle des transports lourds accrut en même temps le marché des chevaux de gros trait, et le Perche, proche de Paris, marché le plus important, se trouva engagé à en produire. Toutes ces causes réunies agirent au plus grand détriment de la race.

La grande réputation du percheron fit rechercher partout ses étalons. Des trois causes d'altération que nous venons d'énoncer, celle-ci agit la première, très tôt, mais elle ne cessa pour ainsi dire jamais d'agir jusqu'à l'heure où nous sommes : elle n'a plus guère d'effets fâcheux, parce que le nombre des étalons est aujourd'hui très élevé; il n'en allait pas de même dans la première moitié du XIX^e siècle. La vogue du percheron était telle que tous les pays d'élevage ou tous ceux qui voulaient le devenir voulurent des étalons ou des juments du Perche (36) : c'est ainsi que dans

(35) Gayot, 7, II, 4, p. 185; voir : Sourdeval, 351, p. 321-322.

(36) Lamoricière, 85, p. 124 : « On voulut créer des races de trait dans di-

l'Orne et la Sarthe les percherons se répandaient tous les jours davantage, aux dépens des chevaux de selle (37), que dès 1830 les étalons percherons allaient améliorer la population chevaline des environs de La Chartre, qu'après 1820 de nombreux départements achetaient et distribuaient des étalons du Perche (38), que vers 1845 le département de Seine-et-Marne faisait acheter chaque année à Mondoubleau des juments du Perche qui étaient revendues aux enchères (39); les étrangers même achetaient des étalons percherons : on nous signale après 1831 des ventes d'étalons percherons et boulonnais pour l'Angleterre (40), en 1847 pour la Sardaigne et le pays de Bade (41). Le nombre des étalons de bonne qualité restés dans le Perche diminua.

« La vogue du percheron, écrit le comte d'Aure dans un rapport adressé au directeur général des haras, a produit chez les éleveurs du Perche ce qui arrive malheureusement trop souvent lorsque la concurrence est portée sur le marché : ils n'ont pas su résister aux offres séduisantes et se sont, au fur et à mesure, dessaisis de leurs meilleures juments et de leurs étalons de tête, ce qui a contribué à affaiblir le mérite de la race; et, comme il fallait satisfaire aux de-

verses contrées, sans trop s'inquiéter si les conditions générales le permettaient : plusieurs mécomptes s'ensuivirent. Ce fut à la race percheronne que l'on demanda surtout des étalons, et alors se produisit un fait singulier : le Perche, où chacun venait prendre l'élite des reproducteurs et même des juments, où le commerce enlevait rapidement tous les produits, eut un moment de prospérité qui contrastait singulièrement avec l'état de l'élevage dans les autres provinces. Mais, comme cette contrée ne fit pas assez de sacrifices pour conserver chez elle les animaux qui auraient dû contribuer à la reproduction de sa race, elle la vit s'affaïsser, pour ainsi dire, sous sa prospérité et dégénérer. C'est là tout ce qu'on peut accorder à ceux qui prétendent que cette race n'existe plus ». Voir aussi Gayot, 7, II, 4, p. 186; Morin, 346, p. vi-vii.

(37) Note sur la remonte dans la circonscri. d'Alençon, 1843 (Arch. du Min. de la Guerre, voir la Bibliographie).

(38) Par ex., dans la Côte-d'Or, le Haut-Rhin, la Haute-Saône (Lamori-cièrre, 85 p. 214, 222, 224), l'Aube, la Haute-Marne, la Côte-d'Or, l'Yonne (Gayot, Atlas, 127), les Ardennes (Bottin, 243), le Finistère (Élouet, 258, p. 258, p. 143-144), etc.

(39) Desvaux-Lousier, 334, p. 24.

(40) Montendre, 178, t. III, p. 51.

(41) Desvaux-Lousier, 334, p. 24.

mandes incessantes, on est entré dans la voie de la contrefaçon. Maintenant, un cheval, quelque défectueux qu'il puisse être, quelque soit le pays d'où il vienne, du Berry, du Poitou, de la Bretagne, etc., passe pour être du Perche s'il a la forme d'un cheval de trait et pourvu qu'il soit de robe grise. Il suffit qu'il ait été présenté dans un marché de la contrée. Il résulte de ce fâcheux état de choses qu'aujourd'hui les bons étalons manquent et qu'on emploie comme tels des animaux communs dégénérés, dont on ignore la provenance et qui n'ont, pour la plupart, aucun des caractères de l'ancienne race » (42).

Les étalons rouleurs, bons jusque-là, devinrent médiocres, puis mauvais; on les épuisa par un nombre exagéré de saillies (43).

Le Perche s'épuisait en étalons; il fut bientôt envahi par les poulains étrangers. A partir de 1830 environ, le commerce des chevaux de trait augmenta tant et si vite que le Perche, à qui plus de la moitié de la France s'adressait, n'y put plus suffire, malgré une forte augmentation des naissances (44). Jusque-là, les pays à l'Ouest du Perche lui avaient peu fourni; la Bretagne en particulier envoyait ses poulains à la Normandie; désormais, la Bretagne, le Bas-Maine et, dans une moindre mesure, le Haut-Maine envoyèrent leurs poulains au Perche, le plus jeunes possible, à 6, 12 ou 18 mois : alors commença « la grande immigration des poulains bretons vers l'Est » dont parle J.-B. Huzard fils (45) et qui porta les bretons dans le Poitou, l'Anjou, le Perche, la Beauce,

(42) Cité par Vianne, 107, p. 414.

(43) Certains sautaient jusqu'à 120 et 150 juments, chacune plusieurs fois, tant qu'elles demandaient le mâle (Vianne, 107, p. 414). Or, c'est justement à cette époque que l'administration des haras élimina les chevaux de trait de ses dépôts (Gayot, Atlas, 127, Bonneval et Desvaux-Lousier, 334, p. 9, donnent des chiffres précis; voir aussi Gayot, 7, II, 4, p. 175 (plaintes des éleveurs), Huzard fils, 340, p. 18, Laulanhier, 342, p. 7, Morin, 346, p. 13-14, Sourdeval, 351, p. 322-323. — Dans le dép. de l'Orne, des « primes percheronnes » furent accordées à des étalons de race percheronne: La Genevraie, 304 (1845).

(44) Gayot, Atlas, 127, Bonneval.

(45) Huzard fils, 104, p. 99; voir aussi Huzard fils, 340, p. 17, Vianne, 107, p. 415, Morin, 346, p. 17. Les poulains du Bas-Maine étaient et sont encore appelés « bretons ».

et même le Pays de Caux. Dans le Perche, avant 1850, ne vinrent que des poulains des régions voisines, Bretagne, Anjou, Maine et même Normandie, que des marchands amenaient par bandes dans les foires : c'étaient des animaux inférieurs en qualité au percheron, mais lui ressemblant par la conformation générale (46); ils rendirent la variété percheronne plus commune, plus grossière; peut-être serait-il exagéré de dire qu'ils l'altérèrent, mais à coup sûr ils retardèrent ses progrès (47).

Les croisements avec le boulonnais altérèrent certainement la race. Les éleveurs du Perche commencèrent à les pratiquer vers 1840, afin de produire eux aussi le cheval de gros trait, qui se vendait cher et trouvait à Paris un facile débouché. Des étalons boulonnais vinrent grossir le percheron (48). A partir de ce moment, la distinction entre le grand et le petit percheron devint nette; le premier était un percheron grossi et modifié pour le trait au pas et le roulage; le second représentait le véritable type du percheron, cheval de trait léger employé pour les postes (on l'appelait aussi, pour cette raison, « postier ») (49).

Vers le milieu du XIX^e siècle, la variété percheronne était arrêtée dans son amélioration; elle croissait toujours en nombre, mais perdait en qualité, victime de son succès commercial (50); elle cessait de posséder une véritable homogénéité; en peu d'années, elle avait subi des influences très diverses, et cela d'autant plus profondément que sa jeunesse la rendait très malléable (51).

A cette époque, on rencontrait dans les foires du pays percheron et chartrain quatre types de chevaux, d'aspect, de taille et d'aptitudes

(46) Huzard fils, 104, p. 95, ne fait qu'une race du breton et du percheron. — Sur la ressemblance du breton et du percheron, Morin, 346, p. 17.

(47) Quelques-uns deviennent étalons : beaucoup de pouliches furent aussi introduites (Huzard fils, 340, p. 18) : la race fut donc atteinte, ce qui n'aurait pas eu lieu si les poulains étrangers n'avaient fait que traverser le Perche.

(48) Gayot, 117, p. 75; Vianne, 107, p. 415; Anonyme, Courses d'Illiers, 321 (note des croisements par des étalons du Boulonnais, du Pays de Caux et même de Picardie).

(49) Lamoricière, 85.

(50) Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron.

(51) Gayot, 7, II, 4, p. 191.

différents, quoique désignés uniformément par la dénomination de percherons :

1° Des chevaux n'ayant que 1^m40 à 1^m50 de hauteur, épais, près de terre, fortement garnis de crins, ayant la tête grosse, la ganache saillante, la croupe courte et avalée : ce sont des chevaux bretons achetés poulains aux foires de la Bretagne et du Bas-Maine et élevés dans le Perche;

2° Des chevaux de 1^m50 à 1^m60, à encolure mince, à épaules plates et obliques, à garrot mince et bien marqué, à poitrine serrée, à membres grêles, péchant particulièrement par l'arrière-train, ayant quelquefois des allures remarquables, surtout dans le mouvement des épaules : ce sont les malheureux produits des croisements avec la race anglaise;

3° Des chevaux de 1^m60 à 1^m70 de hauteur, que l'on désigne sous le nom de gros percherons; ils ont la tête lourde, souvent mal attachée, les yeux enfoncés, recouverts par de grosses paupières, la ganache grosse, l'encolure courte et épaisse, la poitrine large, le garrot à peine marqué, les épaules charnues, la croupe double fortement charnue et avalée, les membres gros et forts, le pied large, la corne cassante, la marche lourde : on reconnaît à cette structure l'introduction de la race boulonnaise (52);

4° Enfin, d'autres chevaux qui représentent la variété « percheronne pure, née et élevée dans la contrée » (53) : c'est le percheron léger.

Gayot, dès 1854, concluait que le percheron ne constituait pas une race : « Ce n'est pas avec des éléments aussi disparates qu'on obtient une race pure, homogène et une dans ses grandes propriétés héréditaires »; et, cherchant un caractère commun à tous les chevaux parés du nom de « percheron », il n'en trouvait qu'un, la couleur grise de la robe (54) : « La définition la plus complète

(52) Gayot, Atlas, 127, Bonneval : le grand percheron, cheval de trait lent, très propre au limon, « rappelle le cheval picard, mais avec moins de commun et plus de véritable énergie ».

(53) Vianne, 107, p. 415.

(54) La couleur grise était la robe la plus recherchée pour le service des postes; elle permettait au postillon de voir plus aisément son cheval dans la nuit (Sourdeval, 351, p. 319). Vers 1833, un poulain de robe grise était

et la plus exacte peut-être qu'on en ait donnée est celle-ci : le percheron est un cheval gris ».

La seconde crise : la crise des chemins de fer. Le cheval percheron jusque 1880 environ. — Vers 1852, l'élevage subissait dans le Perche une crise terrible. La précédente avait été une crise de la race, qu'elle avait compromise, non de la production; celle-ci porta sur la production, qu'elle bouleversa complètement. La cause de cette crise fut l'établissement des voies ferrées.

Le percheron était surtout vendu aux entreprises de postes et de messageries; il convenait à merveille à ces transports rapides. Le développement de ces transports, l'augmentation croissante de leur vitesse avaient favorisé l'élevage : il se proposait presque exclusivement pour but la vente aux maîtres de postes. Or, l'établissement des chemins de fer entraîna la suppression subite de nombreux relais de postes et de messageries, par suite « une grande perturbation dans la production et l'élève du cheval percheron », qui fut beaucoup moins recherché (55); ses prix baissèrent, quelques pessimistes annoncèrent que le percheron avait vécu (56). D'autres, plus clairvoyants, prévoyaient qu'il ne mourrait pas, mais se transformerait; ils annonçaient le sens de cette transformation : le percheron devait s'affiner, devenir moins massif et moins lourd, plus vif et plus rapide (57).

Le percheron se transforma, en effet, et réussit ainsi à survivre, mais il se transforma dans un sens tout opposé : au lieu de s'alléger, il se grossit. Il est aisé de comprendre pourquoi. Tandis que les postes et les messageries disparaissaient de jour en jour, avec le développement des réseaux ferrés, les transports lourds, loin de diminuer, prenaient une nouvelle activité : les chemins de fer accrurent les mouvements commerciaux; ils supprimèrent le roulage sur les grandes routes, que doublaient leurs lignes, mais créè-

vendu dans le Perche 75 à 100 fr. plus cher qu'un autre de même qualité sous poil bai, noir ou alezan (Pesche, 348, p. 67; Laulanhier, 342, p. 4).

(55) Gayot, 7, II, 4, p. 189 et Atlas, 127, Bonneval.

(56) Huvellier, cité par Gayot, 7, *ibid.*; Laulanhier, 342, p. 5.

(57) Programme de la Société des courses de Courtalain (1848), cité par Gayot, 7, I, 3, p. 434; Gayot, 7, II, 4, p. 189; Atlas, 127 (Bonneval); Houel, 6, p. 342.

rent un roulage très actif sur les routes de second ordre et les chemins vicinaux, par lesquels on apportait les denrées sur les marchés ou aux gares (58). Le cheval de gros trait fut autant, plus demandé que jamais. L'éleveur percheron se tourna donc vers la production du cheval lourd (59).

Mais il ne fit pas concurrence au boulonnais, rival dangereux, déjà en possession d'une clientèle; il se chercha une clientèle à lui. Avant la crise, il avait vécu d'une spécialité, la vente aux maîtres de postes; après la crise, il se trouva une spécialité nouvelle. C'était le temps que se développaient le camionnage dans les villes et les transports en commun (60) : le percheron, de *postier*, se fit cheval des voitures de livraison et surtout *cheval d'omnibus* (61). La proximité de Paris, la malléabilité du cheval percheron sauvèrent l'élevage : le percheron devint un cheval d'omnibus aussi parfait qu'il l'avait été de postes.

« Le percheron, écrivait du Haÿs, a plus que jamais sa raison d'être... Si le chemin de fer l'a chassé de la grande route, il le réclame comme auxiliaire, dans les centres de population et à tous ses points d'émission... Depuis que les voitures de relais ont cessé de le demander, les omnibus qui circulent dans les grandes villes ou qui communiquent avec les chemins de fer le consomment avec une proportion croissante » (62).

Paris devint « le principal consommateur des chevaux percherons » (63), la Compagnie des omnibus, sinon le principal client, du moins celui qui imposa ses exigences (64). Dès le début elle

(58) Block, 163, p. 268. — Voir Lamoricière, 85, p. 131.

(59) Morin, 346, p. 14.

(60) Husson, 221, p. 120 (Nombre de voyageurs transportés à Paris par les omnibus : 1855, 36.000.000; 1856, 67.767.000; 1872, 108.755.000. Sur le nombre croissant des chevaux à Paris, p. 119.

(61) Certains auteurs voulaient le définir par ce seul terme : « cheval d'omnibus »; voir Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron.

(62) Du Haÿs, 339; cité et discuté par Gayot, 117, p. 220.

(63) Huzard fils, 340, p. 18.

(64) Des 32.372 chevaux achetés par elle de 1855 à 1873 inclusivement, 50 % appartiennent à la race percheronne, 25 à la race bretonne (il s'agit, il est vrai, du *type* plutôt que de la *race*, la détermination manquant

demanda un cheval haut et rapide; et, à mesure qu'elle augmentait la contenance de ses voitures et leur vitesse, elle demanda plus haut et plus rapide : d'abord elle se contentait du cheval de 1^m 53 à 1^m 56; elle en vint, en 1877, à ne pouvoir utiliser que le cheval de 1^m 60 à 1^m 65; en même temps, elle demandait une allure de plus en plus vive (65). A fur et à mesure, les éleveurs perchérons et beaucerons fabriquèrent le cheval demandé; suivant la forte expression de Gayot, il n'existait pas, et on le fit sur mesure (66).

Le nouveau cheval du Perche ne ressemblait pas à l'ancien postier : il était plus haut, plus volumineux; sa tête était plus forte, le dos plus long et moins creusé, les membres plus gros et moins pileux (67). Était-ce un cheval de gros trait, un cheval de trait léger? Par son apparence, il semblait de gros trait; mais il était capable de « courir vite en trainant lourd » (68), après un apprentissage assez long, il est vrai (69) : il avait donc conservé une part des aptitudes du trait léger. A vrai dire, les catégories d'antan ne conviennent plus ici : c'est un nouveau type qui a été créé :

« Ce sont les exigences toujours croissantes du service des omnibus qui ont successivement amené l'éleveur à faire de l'ancien cheval léger ne dépassant pas au garrot 1^m 55 le cheval de 1^m 66 auquel on conserve la qualification de trait léger, bien qu'il n'en ait plus la structure spécialisée et qu'il n'en contracte les aptitudes diminuées qu'après un long entraînement dont il ne subit pas toujours les conséquences à son plus grand avantage » (70).

de précision) : Gayot, 117, p. 163; voir aussi Lavalard, 119, II, p. 244 (donne l'origine par départements pour la période 1855-1891, malheureusement trop étendue).

(65) Rapport sur l'exercice 1877, cité par Gayot, 117, p. 164.

(66) Gayot, 117, p. 164.

(67) Voir les descriptions et surtout les figures de Lavalard, 119, II, p. 232-241; du Haÿs, 339, cité par Gayot, 117, p. 222-223 et Vicomte de La Motte-Rouge, directeur des haras, dans : *Le cheval percheron en Amérique*, 322, p. 13.

(68) Du Haÿs, I. c.

(69) Description détaillée de l'apprentissage des chevaux d'omnibus à Paris, dans Gayot, 117, p. 167-169.

(70) Gayot, 117, p. 169. — Joleaud, 341, p. 36 (faible durée du percheron; il s'use très vite).

Nous n'avons pas dit comment on s'y prit pour grossir le percheron. On s'y prit de deux manières, par une sélection grossière et par des croisements. La première méthode, employée seule, n'aurait pas altéré la race en la modifiant.

C'est ce que J.-B. Huzard fils semblait espérer encore en 1869 : Paris, explique-t-il, principal consommateur, ayant besoin de forts chevaux, « les marchands recherchent dans nos foires les animaux les plus forts, les plus étoffés; d'où il résulte que les éleveurs de poulains achètent parfois de préférence, chez le cultivateur qui fait naître et dans nos foires, les poulains qui promettent de devenir les plus forts; d'où il résulte que, par une conséquence naturelle, les cultivateurs qui font naître conservent ou se procurent les juments les plus fortes et recherchent les étalons les plus étoffés, et que les cultivateurs qui font la spéculation d'avoir des étalons s'attachent de préférence à ces étalons étoffés et vont les chercher un peu partout : heureusement la Beauce leur fournit, en grande partie, ces étalons, et ces étalons proviennent souvent de poulains achetés dans le Perche; ils sont donc eux-mêmes des percherons qui conservent à leur descendance un peu plus un peu moins le type propre au pays » (71).

Malheureusement, dans la hâte et le besoin qu'on avait de faire gros, et plus gros encore, on alla chercher des étalons et des juments non seulement en Beauce, mais « un peu partout », en sorte qu'il y eut croisement : des étalons picards, cauchois et surtout boulonnais, de grosses juments du Nord entrèrent dans le Perche, toutes portes ouvertes (72). La variété percheronne fut sans nul doute gravement atteinte. Du moins, le résultat cherché était obtenu : le Perche put livrer au commerce les gros chevaux qu'il

(71) Huzard fils, 340, p. 18-19.

(72) Du Haÿs, 339, p. 47; Charnacé, 332, p. 338; Morin, 346, p. 17-18; V. de Loncéy, 118, p. 283; Sanson, 108, III, p. 100 et dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron; Gayot, 117, p. 244. — Le fait n'est pas niable, malgré les assertions intéressées de Fardouet, le premier président de la Société hippique percheronne, dans l'Introduction du premier volume du Stud-Book percheron, 151, p. 10.

réclamait; la vogue du percheron, un moment compromise dans les premiers temps des chemins de fer, reparut plus forte que jamais; les prix haussèrent (73); il fallut augmenter le nombre des marchés (74). Encouragés par le succès, les éleveurs ne firent plus que du gros; les admirateurs de la race déploraient la diminution constante du nombre des petits percherons : en fait, s'il y en avait encore, c'est que, si l'on visait toujours à produire gros, il arrivait qu'on ne réussît pas (75). En vain, les amis du percheron d'antan prémunissaient les éleveurs contre la « folie du gros » (76), en vain une Société hippique du Perche et de la Beauce se fondait à Châteaudun en 1862 pour réagir contre la tendance au gros et contre les croisements (77), le fait brutal était là : le gros percheron se vendait 3 à 400 fr. plus cher que le petit; dût la race s'éteindre, on produisait du gros (78).

A partir de ce moment, il devient difficile de maintenir la division traditionnelle entre petit percheron et gros percheron; en fait, le percheron léger d'antan a disparu, avec la poste aux chevaux; il ne reste que des percherons plus ou moins grossis.

Du Haÿs, pour maintenir l'ancienne division, est obligé de distinguer trois catégories : 1^o Le percheron léger, chez lequel le système

(73) Lavalard, 119, II, p. 240 : au début du siècle, 500-600 fr. ; le prix a monté graduellement à 800-900 fr., puis à 1.500-1.600 de nos jours. — Sur l'augmentation de la demande et par suite de l'élevage, Morin, 346, p. 17.

(74) Joleaud, 341, p. 37 (autrefois, 3 marchés de chevaux par an à Chartres; le 27 décembre 1866 furent inaugurés les marchés mensuels avec primes aux vendeurs).

(75) Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron.

(76) Expression d'Huzard fils et de du Haÿs; on trouvera les textes rassemblés dans Gayot, 117, p. 226 et suiv. — Voir aussi Morin, 346, p. 14.

(77) Vianne, 107, p. 416; Sanson, dans Barral et Sagnier, art. Percheron; du Haÿs, 339, p. 39. On aboutit à la création de concours qui durèrent peu et de courses; mais, dit du Haÿs, les concours encouragèrent le « gros », les courses le croisement anglais (pour obtenir la vitesse). Il y avait eu dès 1848 fondation de courses à Illiers et d'une Société hippique percheronne à Courtalain (Courses d'Illiers..., 321); en 1850, il y avait des courses à Courtalain, Mondoubleau, Mortagne (Gayot, Atlas, 127, Bonneval).

(78) Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron. — Voir aussi Gayot, 117, p. 228-230, qui combat Sanson.

sanguin prédomine; — 2° Le percheron de trait, chez lequel le système lymphatique se trouve le plus développé; — 3° L'intermédiaire entre ces deux types qui participe de l'un par sa légèreté, de l'autre par sa force musculaire. En réalité, comme Gayot l'a remarqué, au cours de la période 1860-1880, le premier type disparut, le troisième se fit rare, le second les remplaça (79). En un mot, la variété percheronne tend à uniformiser son type. Les auteurs qui, comme Sanson, continuent à distinguer un petit et un gros percheron, nomment petit percheron un cheval déjà grossi, lourd de 500 à 550 kilogrammes, atteignant une hauteur de 1^m 55 à 1^m 60 et reconnaissent que le gros percheron, lourd de 600 kil. et plus, haut de 1^m 60 à 1^m 65, n'est qu'une « amplification » du premier (80). Des intermédiaires unissent les deux types; la population entière est une population de gros trait ou tend à le devenir; elle l'est devenue presque tout entière vers 1880.

Le type tendait à s'uniformiser; non la race. Les causes d'altération qui lui avaient nui si fort après 1830 continuaient à agir et même s'exagéraient tous les jours : la variété percheronne devenait de moins en moins fixée, de moins en moins homogène.

Nous avons vu que l'importation d'étalons étrangers, surtout boulonnais, n'avait jamais été si active et que la race en avait été rudement atteinte. Du moins, les étalons de demi-sang, que l'administration des haras offrait seuls aux éleveurs, ne purent contribuer à la gêner; en vain les proposait-on à ceux qui voulaient résister au croisement boulonnais et maintenir l'ancien type de trait léger : après quelques essais malheureux, personne n'en voulut plus (81).

Les importations de poulains aussi devinrent plus fortes que jamais. Avant 1850, il n'en venait guère que des contrées voisines

(79) Sur ces points, Gayot, 117, p. 222-227 (cite et discute du Haÿs, 339).

(80) Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron, et Sanson, 108, III, p. 98-99.

(81) Morin, 346, p. 13-14 (croisements anglais et autres); Gayot, dans Moll et Gayot, 106, p. 534-536, et Atlas, 127, fig. 76 à 79; Joleaud, 341, p. 35; Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron; Gast, 298, p. 74 (partisan du demi-sang; nombreux détails); Vicomte d'Abzac, cité dans Gayot, 117, p. 62; La Morvonnais, 305, p. 503; surtout Daubian-Delisle, 333, p. 8-9 (cite le témoignage d'un éleveur percheron).

du Perche; maintenant on en amène par bandes d'un peu partout, du Maine, de l'Anjou, de la Bretagne, de la Picardie, du Boulonnais, du Berry, du Poitou et même du Limousin. « Le son, l'avoine et les prés les transforment et en font d'autres chevaux que l'on vend comme percherons » (82); ajoutons qu'ils reçoivent comme les autres le dressage par les travaux des champs, qui fait, nous le verrons, la moitié des qualités du percheron : et c'est pour quoi on peut, à la faveur du défaut d'homogénéité de la race, les faire passer pour tels. On n'y réussit pourtant qu'à moitié : c'est alors qu'on commence à distinguer des percherons authentiques les « perchisés » (83). Certains restent dans le Perche en qualité d'étalons et contribuent à détériorer la race.

Vers 1880, en somme, l'élevage du percheron se trouvait dans une situation paradoxale : jamais il n'avait été plus florissant, jamais la race n'avait été plus compromise; le percheron jouit d'une immense réputation et pourtant il est dégénéré.

C'est à cette époque que le percheron a acquis sa réputation universelle :

« La race chevaline du Perche, écrit en 1867 Guy de Charnacé, supérieure à toute autre comme race de trait, est aujourd'hui la seule race française d'un mérite incontestable, la seule qui fasse l'objet d'une exportation régulière, la seule dont nous puissions nous glorifier » (84). Sanson, en 1884, est encore plus enthousiaste : « La race percheronne est celle qui jouit en Europe, et même dans le monde entier, de la plus haute considération. Elle a, en raison de ses incontestables mérites, répandu sur tout le globe la renommée de la petite province française où réside son meilleur centre de production. Cette réputation du cheval percheron ne saurait être comparée qu'à celle du cheval anglais Thoroughbred [pur sang]... Le reste de l'Europe envie à la France la possession de cette race » (85).

(82) Morin, 346, p. 17-18; Joleaud, 341, p. 37; Sanson, 108, III, p., 10 et dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron; du Haÿs, 339, p. 45; V. de Loncey, 118, p. 29; pour la Bretagne, voir Méheust, 264, p. 171.

(83) Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron et dans Joigneaux, 109, p. 534.

(84) Charnacé, 332, p. 339.

(85) Sanson, 108, III, p. 95.

Les étalons percherons sont recherchés par tous les pays qui veulent améliorer leur race de trait ou s'en donner une. Ils ont amélioré tous les chevaux de trait de l'Ouest français, ils ont commencé à envahir les plaines de l'Eure et à refouler devant eux dans le Haut-Maine et le Sud de la Basse-Normandie les chevaux anglo-normands (86); ils ont contribué à l'amélioration de la variété ardennaise gâtée par les rouleurs belges (87); enfin, à partir de 1835, ce furent des étalons percherons qui allèrent améliorer la variété des chevaux de trait du Nivernais et qui, à partir de 1870, finirent par la pénétrer tout entière (88). A l'étranger, l'étalon percheron est recherché dès cette époque : on nous le montre en 1867 exporté dans le Nord de l'Europe, en Saxe, en Prusse, en Russie (89).

Néanmoins, quelque florissant que fût le commerce et par suite l'élevage, quelque réputée que fût la race, elle était vers 1875-1880 en pleine décadence; épuisée par l'exportation des meilleurs étalons, gâtée par l'introduction des poulains étrangers, altérée par les croisements, elle était menacée dans son existence même.

Vers 1883, le mal paraissait à son comble. Cette année-là, « la grande commission interdépartementale, nommée par le Ministre de l'Agriculture pour la préparation du programme du concours régional hippique de Caen, refusait l'existence à la race de chevaux de trait percherons. Elle déclarait que cette antique race était perdue, que ses caractères distinctifs avaient disparu et qu'il ne restait en France que des débris de nos anciennes races de trait. On ajoutait que les éleveurs les plus compétents, mis en présence d'un cheval de trait, étaient le plus souvent dans l'impossibilité d'affirmer qu'il appartenait à la race percheronne, à la race boulonnaise ou à toute autre race de trait » (90).

(86) Gayot, 117, p. 12; Villebois-Mareuil, 372; Daugier, 317; Casset, 316; Douet, 293; Sanson, 108, III, p. 98.

(87) Vianne, 107, p. 413; Grandeau, 110, p. 427.

(88) Delafond, 286, p. 48-52; Gayot, 127, Cluny; Gallier, 216, p. 87; Prod. anim., III, p. 354.

(89) Charnacé, 332, p. 338.

(90) Daubian-Delisle, 333, p. 8-9. — Voir Morin, 346, particulièrement p. VII et 19; p. VII: « La question de sauver cette race d'une dégénérescence inévitable devient aujourd'hui une question de vie et de mort ». Gayot, 106.

Les procédés d'élevage (91). — Jusque vers 1880, le trait essentiel de l'élevage du cheval percheron est la division du travail entre Perche et Beauce ou, plus exactement, entre une partie du Perche, une autre partie du Perche et la Beauce : la première fait naître, la seconde commence l'éducation, la troisième la termine.

La séparation du Perche en deux parties, celle qui produit, celle qui élève, a varié avec le temps. Vers 1840, le Petit Perche était le centre principal, presque unique, de la production, le Grand Perche se réservait le premier élevage.

Cette séparation s'explique très bien (92). Les deux pays ont des caractères communs : tous deux sont pays de bocage, c'est-à-dire de champs entourés de haies; mais des différences naturelles et agricoles les opposaient l'un à l'autre. Le sol n'est pas le même : le Grand Perche est la région des calcaires marneux et des sables cénomaniens et des grandes vallées d'alluvions; le Petit Perche est la région de l'argile à silex, le sol en est uniforme et incomplet (il manque de calcaires et d'acide phosphorique), partant médiocre. L'état agricole n'était pas le même : la révolution agricole que nous avons décrite était achevée dans le Grand Perche, non dans le Petit; si les juments avaient remplacé les bœufs pour les travaux des champs, si l'assolement quadriennal avait été adopté, la jachère n'avait pas encore disparu, les prairies artificielles étaient moins répandues. Le Petit Perche était resté un pays de landes à sol pauvre, le Grand Perche était devenu un pays de prairies et d'herbages à sol riche. Le premier ne pouvait nourrir que des poulains, qui consomment peu, et des poulinières, qui payent leur nourriture par leur travail; gardant ses poulinières, il se voyait obligé de se débarrasser au plus vite de ses poulains, faute de les pouvoir nourrir; — le second disposait d'une grande quantité d'herbe et de foin pour élever le jeune cheval en plein développement. Mais, à cette époque, il ne récoltait pas assez d'avoine et même de fourrages artificiels pour élever le cheval fait; aussi l'en-

p. 529, disait dès 1861 que la réputation du percheron était « une réputation usurpée ».

(91) Sur les procédés d'élevage : Laulanhier, 342 et 343; Gayot, 127, Bonneval; Sourdeval, 351; Du Haÿs, 339; Morin, 346, p. 1-8.

(92) Sur le Perche-Gouet ou Petit Perche, Reviers, 349.

voyait-il terminer son éducation dans la Beauce, le pays au riche sol de limon, abondant en céréales.

Le Petit Perche était le centre de la production. Elle avait lieu surtout dans les cantons de Mondoubleau et Droué et dans une partie de ceux de Morée et de Savigny. Les travaux y étaient faits par des juments : on n'y trouvait pas de chevaux, la plupart des étalons venaient de Beauce à l'époque de la monte. Les juments étaient saillies tous les ans; le poulain naissait en hiver, et restait à l'écurie à côté de sa mère; celle-ci était nourrie de foin, de paille et surtout de son : la consommation de son était si forte qu'on devait en faire venir de fort loin. Au printemps, juments et poulains vivaient en plein air : la jument tirait la charrue, escortée de son poulain, qui s'habituaient ainsi à la présence de l'homme; le travail fini, jument et poulain étaient laissés dans un champ clos en jachère : « C'est à la faveur des clôtures, dit Sourdeval, que s'élève le cheval percheron »; dès la fin mai, ils passaient même la nuit dehors.

Les pouliches étaient conservées pour la reproduction et les travaux; elles travaillaient dès l'âge de deux ans et recevaient l'étalon à trois. Pourtant, elles étaient trop nombreuses pour qu'on pût les garder toutes : aussi vendait-on, aux foires de Mondoubleau et de la Bazoche-Gouet surtout, celles qui donnaient de méchants produits ou restaient stériles; un millier environ quittaient le pays, à des prix variant de 500 à 800 francs, pour devenir bêtes d'attelages et de diligences (93). Tous les poulains, au contraire, étaient vendus comme « laitons », c'est-à-dire au sevrage, en août, à 5 ou 6 mois, et passaient dans le Grand Perche; ils étaient payés de 200 à 500 francs, 350 en moyenne (94). Ce prix était un bénéfice net : la jument avait largement payé sa nourriture et l'intérêt du capital qu'elle représentait par son travail (qui n'était pas même interrompu pendant la gestation) et son fumier; le poulain le payait par son fumier : il n'avait coûté que le prix de la saillie.

Dans le Grand Perche, il n'y avait pas de poulinières, mais seulement de jeunes chevaux, en plus grand nombre qu'il n'en fallait

(93) Avant la vente, on donnait un peu d'orge et d'avoine, mais seulement en ce cas.

(94) Les indications de prix valent pour la période 1848-1850.

pour les travaux, car, acheté à 6 mois, le poulain n'était mis au travail qu'un an après. Il passait un an sans procurer d'autre gain que son fumier, l'hiver à l'écurie, où on ne le nourrissait que de trèfle, l'été à l'herbage ou au pré en liberté; il était donc pauvrement alimenté : on ne lui donnait pas d'avoine et peu de son et de foin; pendant cette année, il avait coûté à peu près 100 francs. A 18 mois, il devenait travailleur. Les poulains étaient employés par attelages de trois, quatre ou cinq à tous les travaux de la ferme. On les ménageait : deux faisaient l'ouvrage d'un cheval fait; cette activité modérée favorisait leur développement, que l'inaction eût retardé, le surmenage compromis. On les nourrissait abondamment, avec des fourrages et de l'avoine, on les soignait, on commençait à les dresser. A trois ans, grandi, épaissi, fortifié, le percheron était vendu aux Beaucerons 700 à 900 francs, quelquefois plus. Il avait coûté son prix d'achat, l'intérêt de ce prix pendant deux ans et demi, cent francs de nourriture pendant un an (il n'avait rien coûté ensuite, travail et fumier payant la nourriture).

Enfin l'élevage se terminait dans la Beauce, surtout dans la Beauce chartraine. C'était là véritablement qu'était « fabriqué » le percheron, qu'à quatre ou cinq ans on revendait aux foires de Chartres, n'ayant rien coûté, avec un léger bénéfice, pour 800 à 1.000 francs. En Beauce, le percheron était mieux nourri et travaillait plus, mais toujours modérément; il achevait de se développer. La plaine de Chartres convenait merveilleusement à cet élevage : le sol y est léger, les travaux faciles; elle ne pratiquait pas encore à cette époque la culture intensive et les labours profonds; dans son assolement triennal, les fourrages artificiels, introduits par Gilbert au début du siècle, ne tenaient qu'une faible place : on en produisait juste assez pour la nourriture des chevaux; mais les récoltes de céréales étaient abondantes, et l'avoine y entraient pour une forte proportion : l'avoine devenait le fond de la nourriture du cheval; à 18 mois, il consommait 3 à 4 kilogrammes par jour de cette avoine de Beauce qui passe pour l'une des plus nourrissantes. Le travail léger, l'alimentation forte faisaient le vrai percheron; elles faisaient presque un percheron du poulain importé de Bretagne ou du Berry; mais les poulains nés ailleurs d'étalons d'origine percheronne et à qui manquaient ce régime et ce dressage, pouvaient avoir les caractères extérieurs de la race, ils n'acquie-

raient pas les qualités que la Beauce seule pouvait donner (95).

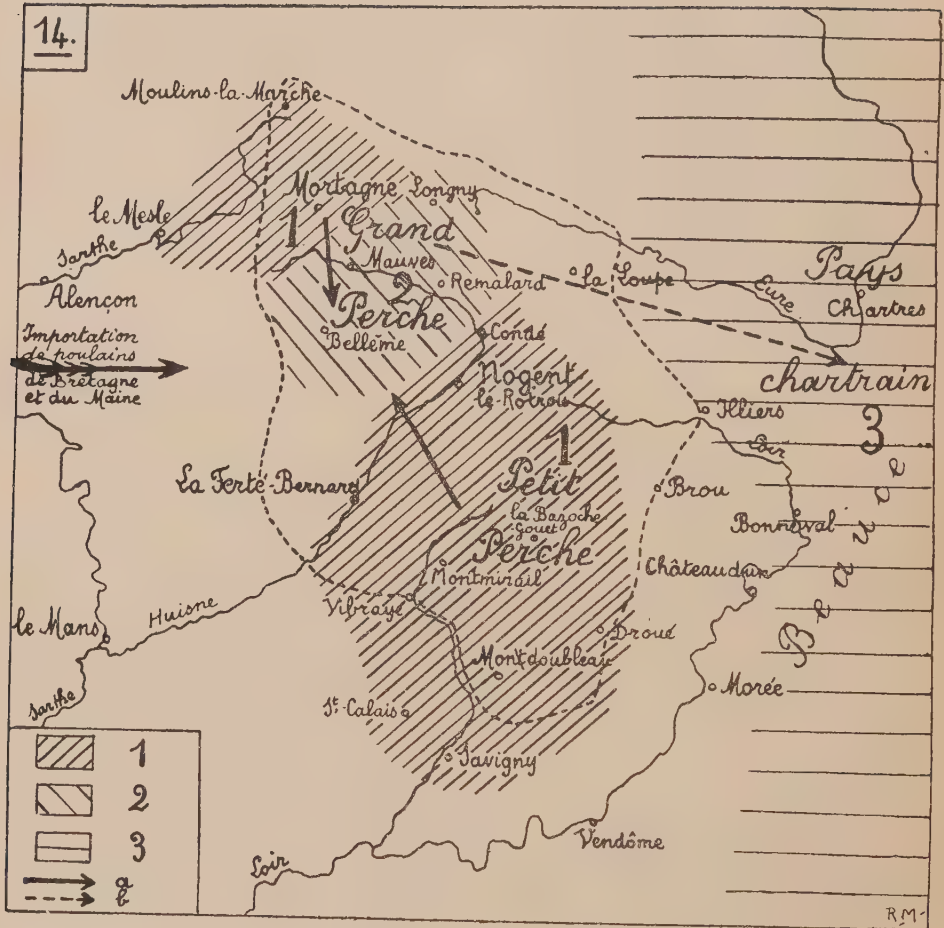
Jusqu'en 1880, l'élevage restera ce que nous venons de dire, mais des changements se produisirent dans la répartition du travail à l'intérieur du Perche. Vers 1850, en effet (carte 14), nous constatons que ce n'est plus seulement le Petit Perche qui fait naître; d'autres centres de production se sont développés, pour satisfaire aux besoins croissants du commerce : dans les environs de Mortagne, la vallée de l'Huisne de Condé à La Ferté-Bernard, les environs de Vibraye et de Saint-Calais ; le premier élevage est resté concentré dans la région de Mauves, Bellême, Regmalard, Longny : « On fait naître aux extrémités, disait Gayot, on élève au centre » (96). On remarquera que ces nouveaux centres de production sont les uns dans un pays semblable au Petit Perche, par le sol et le mode de culture (Vibraye et Saint-Calais), les autres dans des vallées d'alluvions riches en herbages.

A partir de 1850, une petite partie du Perche, les environs de Nogent-le-Rotrou, commença à faire l'élevage complet : elle le pouvait mieux que toute autre; ce coin du Perche est un canton privilégié par la variété des terrains, alluvions de la vallée de l'Huisne, craie marneuse et sables cénomaniens, argile à silex et argiles éocènes, et par la richesse de ses herbages et de ses cultures ; il résume en réunissant leurs caractères les pays que le poulain percheron traversait de la naissance à la vente. Ce pays de Nogent se fit par là une place à part, et se prépara à en conquérir une plus grande. Les éleveurs qui l'habitaient cessèrent de faire usage des étalons rouleurs venus de la Beauce ou du Petit Perche; ne disposaient-ils pas des chevaux faits de leurs écuries ? Celles-ci finirent par être peuplées des produits d'un petit nombre d'étalons; ainsi put s'opérer une première sélection de reproducteurs percherons (97). Ils joueront plus tard dans la reconstitution de la race un rôle essentiel.

(95) Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron (cite l'exemple du Nivernais). — Pour tous ces faits, voir en outre Sanson, 108, III, p. 99 et Lavalard, 119, t. II, p. 248.

(96) Gayot, 127, Bonneval.

(97) Roussille, 350, p. 7. — Stud-book percheron, 151, t. I, *passim*. — Sur l'originalité de l'élevage dans les environs de Nogent-le-Rotrou, Morin, 346, p. 8 : « Du côté de Nogent-le-Rotrou, on élève un peu à la manière



Echelle: 1 : 1.000.000.

PERCHE ET BEAUCE. ÉLEVAGE DU CHEVAL ET PRODUCTION (vers 1850).

1. Production (vente à 6 mois).
2. Premier élevage (achat à 6 mois, vente à 3 ans).
3. Élevage (achat à 3 ans, vente à 4 ou 5 ans).
- a. Sens du mouvement des poulains de 6 mois. — b. Sens du mouvement des poulains de 3 ans.

La limite en traits interrompus est la limite du pays du Perche, tracée d'après une enquête personnelle.

Avant 1860, la place que tenait dans le Perche l'élevage du cheval était beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui. Depuis qu'on avait cessé de faire travailler les bœufs, on n'en élevait plus guère; on les avait remplacés par des chevaux et par un petit nombre de vaches. Mais celles-ci étaient négligées, « traitées comme des parias »; elles n'avaient qu'une médiocre valeur comme laitières et comme bêtes de boucherie; « toutes les ressources fourragères de la région convergeaient vers le cheval »; vaches, moutons, cochons passaient après lui. Cette situation n'allait pas sans inquiéter les agronomes; Sourdeval et Desvaux-Lousier remarquaient vers 1840 que « la disparition du bœuf avait amoindri la fertilité du sol », en réduisant le cultivateur à l'emploi d'un seul engrais, « le fumier de cheval, si excessivement chaud et si maigre » (98). Mais, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le développement continu des herbages, la diffusion croissante des fourrages artificiels permettront (l'augmentation de la consommation de la viande et du lait dans les villes aidant) de revenir à la production du bœuf de boucherie, de la vache laitière, sans diminuer celle du cheval : toutes deux, ici comme dans les autres régions d'élevage, se compléteront et se prêteront un mutuel appui.

§ 3. LA CRÉATION DE LA RACE PERCHERONNE. LE PERCHE ET LES AMÉRICAINS.

Vers 1875, « la race percheronne n'était pas morte, elle était malade ». Mais il fallait des efforts énergiques pour la sauver. Ce fut l'œuvre d'un petit groupe d'éleveurs percherons des environs de Nogent-le-Rotrou, et plus encore des éleveurs américains, en première ligne de M. Mark Dunham.

L'initiative vint des Américains (99).

normande, c'est-à-dire beaucoup dans les prairies; dans les autres cantons, l'élevage se fait d'une façon mixte, c'est-à-dire dans les champs et à l'écurie ».

(98) Sourdeval, 351, p. 224.

(99) Pour toute cette histoire, outre des renseignements oraux, j'ai utilisé: V. de Loncey, 118, p. 212 et suiv.; Daubian-Delisle, 333; V. de Loncey, 353, p. 10-11; A. H. S., 323; Trolet, 352, p. 50-51.

Les villes des États-Unis avaient besoin pour leurs transports d'un grand nombre de chevaux. Les chevaux du pays convenaient mal à ce service et de bonne heure les éleveurs de la région des prairies se préoccupèrent de créer une race métisse en croisant les juments américaines avec des étalons européens; on employa d'abord des chevaux anglais, des clydesdales et des shires; mais les produits de ces croisements laissaient fort à désirer; ils n'étaient ni assez robustes ni assez résistants, leurs pieds s'abîmaient rapidement, leurs os se brisaient facilement. Un éleveur américain, M. Dillon, au cours d'un voyage en France, acheta à Nogent-le-Rotrou des étalons qu'il importa dans l'Illinois, et reconnut la supériorité du percheron; un grand éleveur de l'Illinois, riche et intelligent, M. Mark W. Dunham, s'empara de cette idée : il devait être l'apôtre du percheron en Amérique, le principal instigateur de sa rénovation en France. Il trouva des auxiliaires dans quelques familles d'éleveurs des environs de Nogent-le-Rotrou; de l'association, pourrait-on dire, de Mark Dunham et de ces éleveurs sont sorties la création de la race percheronne et la fortune actuelle de son élevage; mais ce fut l'Amérique qui joua le principal rôle : dans cette grande œuvre de la création de la race percheronne, l'Amérique a, si l'on peut dire, trainé le Perche à sa remorque.

Cette œuvre a traversé trois phases : 1° La reconstitution de la race dans les environs de Nogent-le-Rotrou jusqu'en 1880; — 2° Son adoption aux États-Unis comme race de trait, phase marquée par la fondation à Chicago de l'*American Percheron Association* et l'établissement du *Stud-book percheron* américain; — 3° La reconstitution définitive de la race dans tout le Perche, marquée par la fondation à Nogent-le-Rotrou de la *Société hippique percheronne* et l'établissement du *Stud-book percheron* français.

La reconstitution de la race dans les environs de Nogent-le-Rotrou. — La race percheronne avait, vers 1875, presque entièrement perdu ses caractères distinctifs; son existence même était menacée. M. Dunham, cherchant des étalons dans le Perche, s'adressa à quelques éleveurs des environs de Nogent-le-Rotrou : là s'était faite, nous l'avons vu, une première sélection de reproducteurs, là seulement étaient conservés quelques étalons qui paraiss-

saient purs de tout mélange (100). C'est avec eux que la race percheronne a été refaite en France, transportée en Amérique.

Au bout de quelques années, cette partie du Perche qui, au premier voyage de M. Dunham, avait pu à peine lui fournir 25 chevaux de choix, se trouva peuplée d'étalons de race pure, tous descendants de deux ou trois individus. Ce résultat n'avait été possible que grâce aux éleveurs percherons qui avaient conservé quelques types purs, grâce surtout à M. Dunham, sans qui ces étalons n'auraient pas été employés à la reconstitution de la race. Sous sa forme paradoxale, la phrase qu'écrivait un éleveur américain, au retour d'un voyage dans le Perche, dans la grande revue agricole de Chicago, *the Breeder's Gazette*, est parfaitement juste : « The Perriots [ce sont les plus importants éleveurs du Perche] have made the Perche. This may seem extravagant language. Besides there will be some to say : *Mark Dunham did it* » (101).

Dans cette première reconstitution de la race percheronne, deux faits sont importants : 1° La variété percheronne a été recrée avec un très petit nombre d'étalons, en répudiant tout mélange, et par des accouplements consanguins (102); c'est le commencement

(100) Citons en particulier Coco II (714), Favori I (711), French Monarch (824, 992, exporté en Amérique en 1880 par M. Dunham) (Le premier numéro est celui du Stud-book percheron français, 151, t. I, le second celui du Percheron Stud-book of America, 150 t. I). Les deux premiers descendent du fameux étalon Jean-le-Blanc (739); celui-ci descend de Gallipoli, étalon arabe du haras du Pin, en station au château de Coësmes, près de Bellême, d'après le Stud-book percheron, 151, t. I, p. 89, art. Jean-le-Blanc, qui renvoie à du Hays; celui-ci, 339, dit simplement avoir appris « de proche en proche, par une suite de renseignements » que « la famille de Jean-le-Blanc a été alliée à Gallipoly », et il ne manque pas de revenir à ce propos sur sa thèse favorite, la ressemblance du percheron avec l'arabe, ressemblance dont Jean-le-Blanc aurait offert, selon lui, un exemple frappant. Cela ne laisse pas de rendre fort douteuse son affirmation, d'ailleurs si peu précise. French Monarch est d'origine inconnue.

(101) A. H. S., 323. « Les Perriot ont fait le Perche. Cela peut paraître un langage extravagant. Mais, en outre, il y aura quelques-uns pour dire : « C'est Mark Dunham qui l'a fait ».

(102) Sur l'emploi de cette méthode dans le Perche (affirmé dans le Stud-book percheron, 151, t. I, p. 89), Trolet, 352, p. 43; sur la méthode en général, A. Sanson, La consanguinité chez les animaux domestiques, Paris, 1863, in-8, et Vacher, 132, p. 21.

dé la transformation de la variété en race véritable; — 2^o Cette création d'une race percheronne s'est faite d'abord dans les environs de Nogent-le-Rotrou : ce fait explique la prédominance qu'a prise dans l'élevage du percheron la vallée moyenne de l'Huisne, prédominance qu'elle a gardée, sur les autres cantons producteurs, vallées supérieures de l'Huisne et de la Sarthe (pays de Mortagne) et pays de Mondoubleau. Nogent-le-Rotrou et, à un moindre degré, la Ferté-Bernard sont restés les centres de l'élevage : c'est là surtout que les étrangers viennent acheter (103).

L'adoption du percheron aux États-Unis; le Stud-book percheron américain. — M. Dunham transporta ses étalons dans sa grande ferme d'Oaklawn en Illinois : plus de 100 étalons furent employés par lui à la production des métis qui entrèrent en concurrence dans les grandes villes du Centre et de l'Ouest avec les produits des shires, des clydesdales et des belges. La supériorité de ces métis issus du percheron éclata bientôt à tous les yeux (104) : les compagnies d'omnibus et de tramways des villes de la région des Grands Lacs et du bassin du Mississipi les adoptèrent à l'exclusion de tous les autres, les grandes maisons de commerce les employèrent de plus en plus. De très nombreux éleveurs, suivant l'exemple de M. Dunham, vinrent chercher des percherons en France et produisirent des métis (105); il se créa aux États-Unis un véritable parti percheron : il évinça les partisans des chevaux anglais et belges, se constitua en une association, *The American Percheron Association*, qui eut son siège à Chicago et édita un *Percheron Stud-book of America*, divisé en deux parties, l'une contenant les chevaux importés, l'autre les chevaux nés en Amérique (106).

(103) Renseignements oraux. Voir V. de Loncey, 118, p. 213.

(104) Krantz, 100, p. 121.

(105) La grande exportation en Amérique commença en 1880 : Trolet, 352, p. 51.

(106) Les premières importations de chevaux de trait français en Amérique furent faites sous le nom inexact de « normands »; c'étaient des animaux de gros trait sans attaches originelles, percherons, flamands, boulonnais, picards, cauchois, bretons, peut-être quelques normands médiocres. On voulut composer un Stud-book des chevaux importés de France, vers 1876; des partisans du percheron réclamèrent que le nom de percheron fût

De cette première partie de l'histoire du percheron en Amérique, deux faits sont à retenir : l'emploi du percheron pour la production des métis; la création d'une association et l'établissement d'un stud-book.

Ces deux faits devaient avoir leur répercussion en France. Le premier fut la cause du développement de l'élevage du percheron pur dans tout le Perche; le second provoqua dans le Perche des créations analogues.

La reconstitution définitive de la race dans tout le Perche. — Le succès du percheron aux États-Unis fut très grand; les éleveurs américains vinrent de plus en plus nombreux acheter des étalons dans le Perche : il en résulta une élévation croissante des prix et la nécessité de produire de plus en plus. De 1.500 francs que valait vers 1875 un étalon percheron, les prix montèrent jusqu'à 10.000 francs, en moyenne 4.000; néanmoins, la demande croissait toujours.

Pour la satisfaire et recueillir les bénéfices assurés désormais par l'élevage du cheval, les cultivateurs percherons disposant d'un capital suffisant se mirent à pratiquer l'élevage du percheron pur, au lieu de produire seulement des poulains de race douteuse. Outre les centres d'élevage de Nogent-le-Rotrou et de la Ferté-Bernard, de nouveaux centres se créèrent à Mortagne, au Mesle-sur-Sarthe, à Mondoubleau; les petits fermiers qui avaient des juments pour les travaux agricoles les firent saillir par des étalons de bonne

seul adopté. Une solution mixte prévalut : le premier Stud-book fut publié sous le nom de « Stud-book percheron norman », appellation évidemment absurde. Les partisans du « normand » se séparèrent en 1881 et créèrent la « National horse Association of America », qui publia le « Stud-book norman »; en 1885, elle adopta le nom plus exact de « French draft horse Association of America » (Société américaine de chevaux de trait français). Les partisans du percheron restés seuls fondèrent en 1883 l'« American percheron Association », qui décida de publier le « Percheron Stud-book of America », où seraient seuls inscrits les animaux préalablement enregistrés dans un Stud-book percheron dressé en France (Gayot, 117, p. 328-329). — En 1903, l'Association et le stud-book ont changé de nom; ils s'appellent désormais « The American percheron horse breeder's and importation's Association » et « The American percheron Stud-book ». — Sur les stud-books des États-Unis, Martiny, 137, p. 69 (incomplet, médiocre).

race et remplacèrent ainsi leurs chevaux dégénérés par des chevaux de race pure. Peu à peu ceux-ci se répandirent dans tout le Perche.

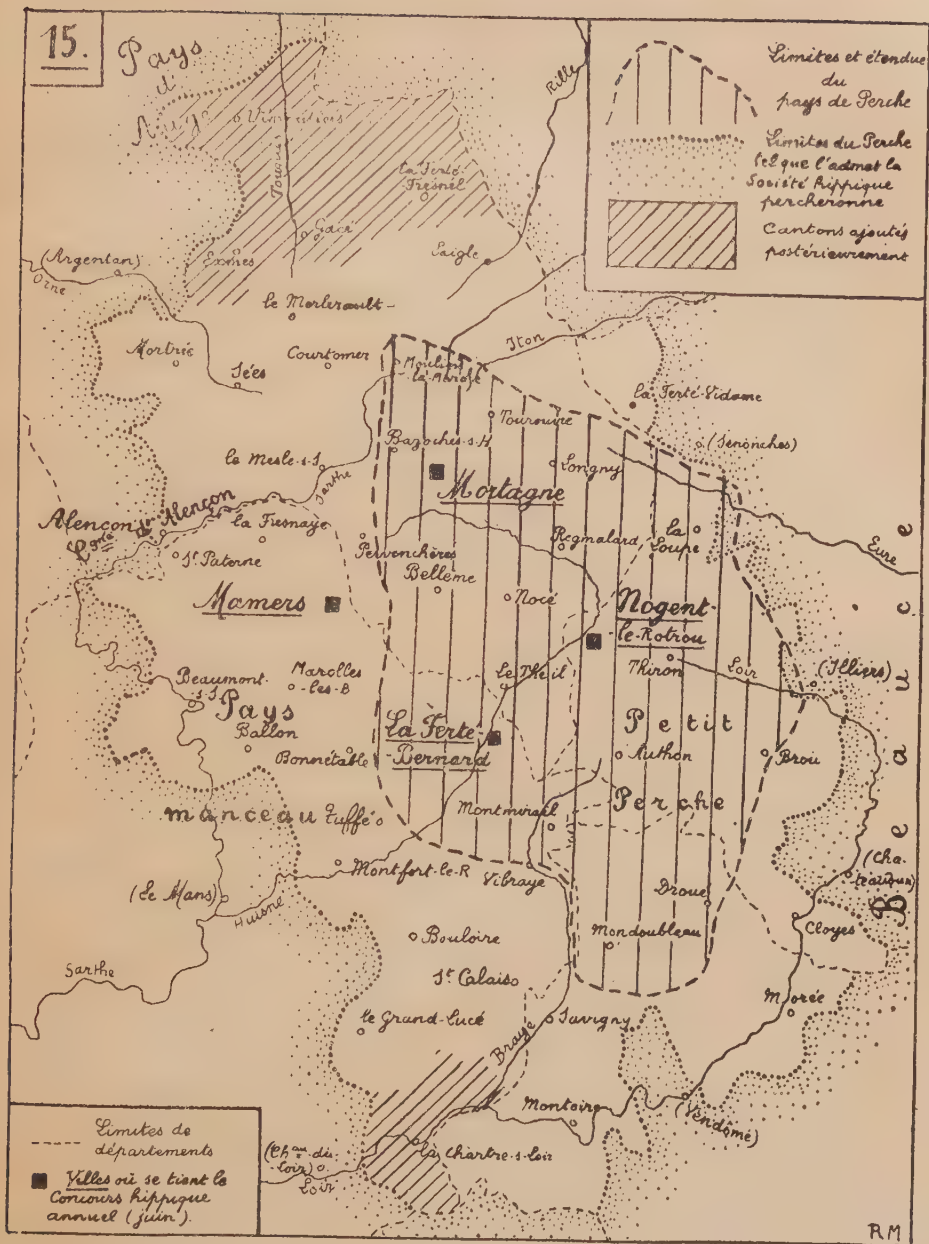
C'est alors que pour satisfaire les Américains, qui exigeaient une garantie pour les chevaux qu'ils achetaient, les éleveurs du Perche furent amenés à se grouper à l'exemple des éleveurs des États-Unis. Alors fut fondée la Société hippique percheronne (27 janvier 1883). Le premier essai d'association, tenté à Châteaudun en 1862, n'avait abouti qu'à la création de courses; cette fois, l'œuvre importante, décisive, fut, *toujours à l'imitation des Américains*, la création d'un stud-book (107). On décida d'inscrire dans le stud-book « tous les chevaux nés dans le Perche et dont l'origine percheronne était montrée d'une façon incontestable par une série d'ancêtres élevés dans le pays même ». En fait, les chevaux inscrits dans les premiers volumes du Stud-book (108) étaient des chevaux élevés dans le Perche, mais beaucoup étaient d'origine incertaine; la plupart cependant étaient les descendants des quelques étalons qui avaient reconstitué la race auour de Nogent-le-Rotrou (109). En 1885, on ferma le Stud-book : désormais, ne furent plus inscrits que des chevaux nés d'un étalon et d'une jument déjà inscrits; tout croisement, toute altération de la race étaient empêchés.

Le Perche, tel que l'a délimité, fort arbitrairement, la Société hippique percheronne, est beaucoup plus étendu que le « pays de Perche » (Carte 15). Il le comprend tout entier et ne le dépasse guère du côté de l'Est, mais il le déborde au Sud, à l'Ouest et au Nord. Il

(107) Sur le but avant tout commercial de la rédaction des stud-books français de chevaux de trait, voir Stud-book des chevaux de trait français, 155, t. I, p. vii (par Gayot). L'American Percheron Association avait décidé que seuls seraient inscrits à son Stud-book les animaux inscrits avec leur généalogie dans un Stud-book percheron français : de là la rédaction de celui-ci. — Une association hippique percheronne, fondée à Mortagne, fusionna avec celle de Nogent-le-Rotrou : *Ibid.*, t. I, p. xii.

(108) 1^{er} volume : 1.500 chevaux et juments; 2^e vol. : 2.350; 45.000 inscrits jusqu'en 1900; plus de 70.000 en 1907.

(109) La rédaction du premier volume a soulevé de violentes critiques : Gayot, 117, chap. x; V. de Loncey, 118, chap. ix; Lavalard, 119, t. II, p. 199 et suiv.



Limites et étendue
du
pays de Perche

Limites du Perche
cel que l'admet la
Société Arpennique
percheronne

Cantons ajoutés
postérieurement

Limites de
départements

■ Villes où se tient le
Concours hippique
annuel (juin).

RM

Échelle: 1 : 1.000.000.

LE PAYS DU PERCHE ET LA RÉGION D'ÉLEVAGE
RECONNUE PAR LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE PERCHERONNE.

49 cantons sont compris dans le Perche tel que l'entend la Société hippique percheronne (Les noms des chefs-lieux de cantons ont seuls été inscrits; les noms entre () sont ceux de lieux situés en dehors des 49 cantons).

comprend une grande partie de la vallée du Loir, une partie du pays manceau, enfin des parties de la Normandie où l'on élève tout autant le cheval normand de demi-sang que le cheval de trait : ne comprend-il pas tout le pays du Merlerault, une part de la Campagne d'Alençon ? Il atteint même, depuis que la Société hippique percheronne a admis de nouveaux cantons, le Sud du pays d'Auge.

Depuis la création du Stud-book, il n'y a plus de chevaux percherons que ceux qui y sont inscrits : tout percheron a sa généalogie et son bulletin de naissance; un vétérinaire assermenté assiste à sa naissance, le marque, rédige la fiche qui permettra son inscription au livre généalogique. L'acheteur américain est sûr d'avoir un cheval de bonne race; cette certitude était pour lui d'un tel prix qu'il a obtenu de son gouvernement l'entrée en franchise du cheval percheron accompagné d'un certificat de la Société hippique percheronne attestant son origine (tout autre cheval paie des droits).

La création de la Société hippique percheronne, véritable puissance dans le pays, malgré le petit nombre de ses adhérents (il a varié de 500 à 3.000), et l'établissement du Stud-book, d'abord très discuté, aujourd'hui universellement admis, ont eu pour l'élevage du percheron d'importantes conséquences.

La population chevaline du Perche a été renouvelée. La race pure créée entre 1875 et 1883 dans les environs de Nogent-le-Rotrou était réduite à un petit nombre d'individus sur un petit espace. Mais, à partir de 1883, elle s'est substituée dans le Perche tout entier à l'ancienne population dégradée : par là, la race percheronne a été véritablement constituée.

La « fermeture » du Stud-book a assuré l'avenir de la race : elle est désormais protégée contre tout croisement, contre toute altération. Elle ne peut plus être transformée artificiellement par la brusque introduction d'éléments étrangers; elle peut être modifiée; mais seulement par sélection ou par des changements dans le mode d'élevage. Elle acquiert donc de jour en jour plus de fixité dans les caractères, plus d'homogénéité. Tant qu'il y aura des débouchés pour le percheron, il pourra y avoir des percherons purs.

Or, en constituant sa race pure et en n'inscrivant dans son livre

généalogique que les animaux nés sur son sol, le Perche s'est rendu maître des débouchés. Un animal né hors du Perche de parents inscrits au Stud-book ne peut lui-même y être inscrit, en sorte que rien ne garantit son origine : le Perche détient le monopole du percheron.

C'est la seule raison pour laquelle la race, à l'heure actuelle, n'existe que dans le Perche. Beaucoup de bons esprits pensent qu'on pourrait le transporter dans d'autres pays (et, il semble bien qu'on y ait réussi dans le Nivernais), mais nulle part l'acheteur n'est à l'abri de la fraude que dans le Perche. L'éleveur américain, en particulier, qui emploie le percheron uniquement à la production de métis et n'a besoin en conséquence que d'un nombre restreint d'étalons, a évidemment intérêt à s'entourer de garanties, quitte à payer plus cher.

La crise du percheron en Amérique. — Jusqu'en 1889, les Américains vinrent chaque année dans le Perche, de plus en plus nombreux, achetant 600 à 700 chevaux en moyenne, aux Concours qu'avait créés la Société hippique et dans les fermes; les prix atteignirent 10.000, 15.000 francs et plus. En 1889, attirés par l'Exposition universelle, ils arrivèrent en très grand nombre : cette année-là, ils achetèrent au moins 3.000 animaux. Puis ils vinrent moins nombreux et de 1894 à 1898 cessèrent presque complètement d'acheter : le percheron subissait une crise en Amérique (110).

Cette crise eut deux causes : certains éleveurs américains étaient hostiles au percheron; d'autres, ses partisans, s'efforçaient de transporter la race en Amérique et de se passer du Perche.

Les chevaux originaires du Perche avaient été inscrits à part dans un Stud-book spécial. Mais, en même temps que des percherons, on importait des chevaux boulonnais et normands; les importateurs demandèrent qu'on inscrivît tous les chevaux de trait français dans le même Stud-book (111), tous les chevaux importés de France étant,

(110) Exportation aux États-Unis de chevaux entiers (d'après le Tableau décennal du commerce extérieur) : 1887-1891 : 1785, 676, 1306, 667, 298; 1892 : 1; 1893-1896 : 0 (ces derniers chiffres semblent inexacts, mais certainement le nombre des achats a été très faible).

(111) La Société des agriculteurs de France avait décidé en 1885, la création d'un Stud-book général des chevaux de trait français (155), qui fut im-

disaient-ils, de même race. La lutte entre les partisans de la « classification percheronne » et ceux du « cheval de trait français » fut si vive que le Conseil de l'agriculture de l'État de l'Illinois (où habite la majeure partie des éleveurs des États-Unis) nomma, en mars 1887, une commission pour étudier la question. Après qu'on eut fait une enquête en France et dans le Perche, adressé un questionnaire aux éleveurs, hippologues et administrateurs français faisant autorité, après des discussions ardentes dont on trouvera le pittoresque récit dans la *Breeder's Gazette* de Chicago, de décembre 1887 et janvier 1888 (112), le maintien de la classification percheronne fut adopté. Le cheval percheron, après avoir triomphé dans l'opinion américaine des chevaux anglais, venait de triompher des autres chevaux français. Mais le nombre des éleveurs qui l'achetaient cessa de croître, pendant quelques années.

Plus grave fut la tentative faite aux États-Unis, vers 1888, pour se passer du Perche.

Jusque-là, les Américains élevaient des chevaux dans la région des Prairies à peu près comme on faisait en France (c'est comme la Beauce une région de grande culture de blé, ayant comme elle besoin de beaucoup de chevaux) : les fermiers américains avaient des juments poulinières qui prenaient part aux travaux agricoles, ils les faisaient saillir par des étalons percherons et les poulains de demi-sang ainsi obtenus étaient vendus après un an et demi à deux ans de travail à la ferme, pour le service des grandes villes.

L'élevage dans les fermes, l'emploi du percheron seulement pour produire des « demi-sang », ne tardèrent pas à faire place à de nouveaux procédés. On reconnut qu'il était plus économique « d'élever les chevaux à l'état à peu près sauvage dans les grandes plaines désertes où leur nourriture ne coûte rien, sauf à les amener par chemin de fer dans les marchés de l'Est quand ils sont en âge de travailler » (113). En même temps, on tenta de produire le « pur-sang » et

primé en 1887 ; cette décision prêtait une sorte d'autorité à la thèse de l'unité des chevaux de trait français. Voir Lettre du président de cette société à M. Dysart, président du Conseil de l'agriculture de l'Illinois, juillet 1887, dans : Le cheval percheron en Amérique, 322, p. 57-60, et : Stud-book des chevaux de trait français, Préface (Rapport de Gayot), 155, p. VIII-IX.

(112) Traduit en français dans : Le cheval percheron en Amérique, 322.

(113) Mandat-Grancey, 344, p. XII.

on acheta des juments dans le Perche : vers 1888, les Américains achetaient en moyenne 100 juments par an, contre 600 étalons.

Heureusement pour le Perche, ces essais d'acclimatation de la race n'ont pas réussi, peut-être, comme on le dit généralement, parce que le climat est trop différent, peut-être, comme il paraît plus croyable, parce que le mode d'élevage ne ressemble en rien au nôtre : les chevaux européens massifs transportés en Amérique, aussi bien les clydesdales et les shires que les percherons, se modifient entièrement dès la troisième ou la quatrième génération. Les Américains ont dû se résigner à ne produire que le métis avec des étalons importés du Perche et constamment renouvelés. Ils avaient d'autant plus besoin de ces étalons que la vogue du percheron aux États-Unis va toujours croissant : du bassin du Mississipi où elle a débuté, elle a atteint les États de la côte atlantique qui ont commencé vers 1888 à venir chercher les chevaux de l'Iowa et de l'Illinois, uniquement pour avoir des métis percherons.

Élevage et exportation depuis 1898.— Aussi, dès 1898, les Américains sont-ils revenus dans le Perche; depuis, ils n'ont pas cessé d'arriver chaque printemps; ils achètent en moyenne 700 étalons par an; mais les prix ne se sont plus élevés aux chiffres exagérés de 1889 (10.000, 15.000 francs et plus) : le prix moyen d'un étalon est tombé à 5.000 francs et, depuis 1900, à 2.500 francs (114). En 1900, comme en 1889, les Américains sont venus en très grand nombre (115); mais, après 1900, il n'y a pas eu d'interruption comme après 1889 : les ventes pour l'Amérique n'ont pas cessé; en 1906, l'exportation aux États-Unis s'est élevée à 1.128 chevaux et 212 juments, en 1907 à 1.100 chevaux et 482 juments, soit 1.582 animaux valant à peu près 4 millions de francs.

L'élevage a été se développant : en 1904, 3.724 produits ont été

(114) Les prix très élevés subsistent pour les animaux de valeur exceptionnelle, notamment les prix du Concours central de Paris (Au Concours de 1908, le possesseur du premier prix des étalons de 4 ans en a refusé 30.000 fr.; c'était un animal de couleur noire; un percheron gris de 3 ans a été vendu de 9 à 10.000 fr., un étalon noir de 3 ans, 21.000 fr. à deux éleveurs de l'Argentine : Gallier, 216, p. 811-812).

(115) Au point que le Perche a été battu, au Concours de l'Exposition, par le Boulonnais et la Belgique, la plupart des meilleurs sujets ayant été

inscrits au Stud-book, 4.178 en 1905, 4.212 en 1906, 5.037 en 1907 (116). A l'intérieur du Perche, le nombre des éleveurs a cru considérablement. Dans les régions voisines du Perche, l'élevage s'est étendu et s'étend tous les jours : dès l'abord, la Société hippique percheronne avait compris dans ses limites des cantons qui n'avaient jamais fait partie du Perche; elle dut cependant modifier, pour les agrandir, les limites fixées (carte 15). Mais l'élevage du percheron s'est étendu bien au delà : à l'heure actuelle, le percheron a fait la conquête des départements de l'Eure, de la Sarthe (4/5^{es} de percherons) et de l'Orne (4.000 chevaux de demi-sang normand seulement sur 58.000; le reste est presque entièrement percheron ou produit de jument percheronne et de demi-sang); il gagne dans le Bas-Maine, dans le Bocage normand, même dans le Bessin et la plaine de Caen (117). Sans doute, ce n'est là qu'une population « perchisée »; mais, de plus en plus, les producteurs achètent leurs étalons dans le Perche et leurs produits ressemblent de plus en plus à des chevaux de race pure.

En même temps, les exportations d'étalons dans les régions françaises qui élèvent le cheval de trait continuent, aussi fortes que jamais. Dans le Nivernais, à partir de 1875, les étalons percherons pénètrent la population chevaline locale et créent une « race nivernaise », qui n'est qu'une famille de la race percheronne, assez solidement constituée pour se suffire désormais à elle-même (118). L'administration des haras elle-même, après

achetés au printemps et embarqués pour l'Amérique. — Sur le commerce des chevaux aux États-Unis, voir Charpy, 121, p. 124-125.

(116) Bruyère, 325 à 330.

(117) On trouvera des données précises dans : Prod. anim., 111 (par départements); pour la Normandie : Gallier, 116, p. 172; Note (anonyme) sur le percheron dans les environs de Vire (Journal d'agr. pratique, 1909, I, p. 39); pour le dép. de l'Eure, Casset, 316, p. 94-95; pour les environs de Sées, Douet, 293.

(118) Nous résumerons ici l'histoire de la formation de la race nivernaise depuis 1875. C'est à partir de 1875 environ que la variété de trait nivernaise fut remplacée par une nouvelle variété percheronne, introduite presque de toutes pièces : aujourd'hui « les chevaux nivernais ne sont en définitive qu'une variété des percherons » (Gallier, 114, p. 86). La Société des Agriculteurs de la Nièvre joua dans cette œuvre de l'importation du

avoir montré une certaine hostilité contre la Société hippique percheronne, achète chaque année des étalons perchérons pour ses dépôts (119).

percheron dans le Nivernais et le Morvan un rôle prépondérant. Elle se proposa d'améliorer à la fois l'étalon et la jument.

Grâce à une subvention du Conseil général de la Nièvre, à partir de 1875, elle acheta dans le Perche des étalons qu'elle revendait à perte : « elle imposait aux acheteurs la condition de ne faire saillir que les juments des éleveurs de la Nièvre et de garder au moins six ans ces chevaux dans le département » (Vallée de Loncey, cité dans Grandeau, 110, p. 431, n. 3); elle eut soin de choisir des étalons de même conformation et de même robe; tous étaient d'un beau noir lustré; le nivernais devint « un percheron noir ».

Elle acheta de bonnes juments qu'elle fit saillir à ses frais par des reproducteurs d'élite; à son exemple, encouragés par les excellents résultats obtenus, les cultivateurs sélectionnèrent les juments : on ne conserva que les juments fortes, larges, étoffées, on élimina les bêtes vicieuses; la race devint douce, patiente, robuste, résistante (Grandeau, 110, p. 421; Provost-Dumarchais, 288); elle a tous les caractères de la race percheronne; elle est comme elle une race de gros trait; mais elle a été un peu moins grossière et est restée un peu moins grande; tous les animaux sont de couleur noire.

Les produits du Nivernais devinrent aussi bons que ceux du Perche; si le commerce, cependant, les recherchait moins, c'est qu'ils ne s'étaient pas encore acquis une égale renommée; c'est aussi parce qu'ils ne recevaient pas, au sortir du Nivernais, dans les pays de culture de céréales où s'achevait leur élevage (Auxerrois, Sénonais, Sud de la Champagne pouilleuse, Brie), le dressage spécial qui donne au percheron, dans la Beauce, une grande partie de ses qualités (Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron et Nivernais).

Vers 1890, la variété de trait nivernaise était bien constituée. C'est alors qu'on « ferma » la race. Les importations d'étalons diminuèrent, puis cessèrent : il y avait dans le pays assez de bons reproducteurs; des syndicats de location d'étalons se formèrent. Dès 1881, la Société d'agriculture de la Nièvre avait organisé des concours et décidé la création d'un Stud-book de la race chevaline nivernaise (Stud-book, 152; Gayot, 117, p. 340-342; Grandeau, 110, p. 421, n. 1) : seuls y furent inscrits les animaux de robe noire, nés dans la Nièvre. « La race semble aujourd'hui définitivement classée. » (Gallier, 216, p. 87; — sur les achats de l'administration des haras, Sagnier, 289).

Depuis une vingtaine d'années, le nivernais est exporté dans les pays étrangers : les Américains visitent maintenant régulièrement le Nivernais, surtout dans les années où le Perche ne peut leur fournir un assez grand nombre de chevaux ou tient ses prix trop hauts : l'étalon nivernais a les qualités du percheron, mais coûte moins cher.

(119) Dès 1881, elle acheta, avec difficulté, à cause de la concurrence des

Enfin, des débouchés nouveaux se sont ouverts à l'étranger : la République Argentine achète régulièrement une centaine d'étalons et de juments par an; c'est vers l'Amérique du Sud que partent maintenant, plus que vers les États-Unis, les étalons primés dans les grands concours (120); la Russie (121) et le Canada font également quelques achats depuis 1903.

Depuis 40 ans, le Perche produit surtout en vue de l'exportation. Un des ennemis du type percheron actuel, M. Edmond Gast, pouvait écrire en 1896, avec un peu d'exagération : « Le percheron est perdu pour la France, il est devenu animal d'exportation » (122). En fait, la majeure partie des percherons reste en France : des poulains nés dans le Perche, les uns y restent, les autres continuent à émigrer en Beauce, d'où ils sont vendus à Paris; de ceux qui demeurent au Perche, une moitié à peine est vendue aux Américains (123); mais ceux-là sont les meilleurs et de beaucoup les plus chers; le reste est de qualité secondaire. Il est très vrai que l'éleveur percheron ne vise qu'à satisfaire l'acheteur américain.

Pour satisfaire le goût américain, il a transformé la race. Les Américains exigèrent dès le début un cheval très gros : ils achètent au poids, a-t-on dit (124). On s'est donc efforcé de faire dans

Américains, 18 percherons pour 65.500 francs (Cormette, 97, p. 532); actuellement, elle en acquiert 25 ou 30 par an, à des prix insuffisants; cependant, vers 1910, elle avait élevé ses prix à 6.500 et même 7.000 francs par tête (voir Trolet, 352, p. 50).

(120) Les Argentins ont remplacé pour le labourage le bœuf, qui travaillait trop lentement, par le cheval; ils ont adopté d'abord le shire, qui leur a donné peu de satisfaction, puis le percheron noir, qui leur a semblé un peu trop lymphatique; ils tendent à préférer le percheron gris.

(121) Guillot, 338 (mentionne, p. 10, des achats de l'Angleterre pendant la guerre du Transvaal). Les achats de la Russie datent de 1903; ce sont des achats pour les haras impériaux; ils sont dus à la propagande de M. Alfred Guillot; auparavant les Russes achetaient des chevaux allemands et anglais (Voir une Note dans l'Acclimatation, 1903, p. 258).

(122) Gast, 298, p. 74.

(123) Brière, 324.

(124) Gallier, 116, p. 172. — Voir : Chambre des députés, Discussion du budget de 1909, Discours de M. Ajam et du Ministre de l'Agriculture (Journal officiel, Débats parlementaires, Chambre des députés, nov. 1908, p. 2053-2055 et 2071-2074).

le Perche un cheval très gros et on y a réussi. Dès le second concours organisé par la Société hippique percheronne en 1886, le Ministre de l'Agriculture disait que le nouveau percheron n'avait plus rien du postier d'autrefois (125); depuis, on l'a grossi encore et les étalons qu'on vend aux Américains n'ont plus rien du cheval d'omnibus d'hier. A l'heure actuelle, l'étalon percheron primé aux concours est aussi épais, aussi grand, aussi lourd qu'un boulonnais, et la distinction de ces deux types, autrefois opposés, est devenue presque impossible (126).

Une pareille transformation n'a pas été sans de graves conséquences. Le postier et le cheval d'omnibus, l'ancien percheron léger et l'ancien percheron grossi, ne se trouvent plus dans le Perche (127); le premier a disparu même de la Beauce, où le second se rencontre encore; l'artillerie ne peut plus faire de remontes dans le Perche. Le percheron de bonne qualité d'aujourd'hui n'est presque plus utilisable en France, « parce que sa conformation actuelle n'est plus en rapport avec nos besoins et son prix hors de proportion avec les services auxquels on pourrait l'affecter » (128). Il pourrait faire un fardier, un limonier de gros camionnage, mais le boulonnais, qui coûte beaucoup moins cher, le vaut pour ce service. En se grossissant, le percheron s'est, pour ainsi dire, expulsé du marché français, qui ne recueille plus que le déchet de la production.

On dit plus généralement (129) : on a dit dès 1886, on a redit sans cesse que la race était gâtée, que le percheron indéfiniment grossi devenait mou et lymphatique, que les Américains eux-mêmes s'en dégoûteraient, et que ce serait la ruine. Et l'on ne cessait aussi de prêcher le retour au percheron léger d'antan : à maintes reprises, on a même voulu constater une réaction, on l'a attribuée aux Amé-

(125) V. de Loncey, 118, p. 210.

(126) C'est l'impression qu'on rapportait, notamment, des derniers Concours centraux d'animaux reproducteurs de l'espèce chevaline. Voir, dans le même sens, Gallier, 216, p. 85-86, et Lavalard, 224, p. 47.

(127) Exemples dans Gast, 298, p. 74.

(128) Gast, 298, p. 74.

(129) Discours du Ministre de l'Agriculture, 1886, dans V. de Loncey, 118, p. 210; V. de Loncey, 353; Daubian-Delisle, 333; Mandat-Grancey, 344; Gast, 298, p. 74; Garola, 337.

ricains. En fait, il n'y a pas eu de réaction : les Américains ont continué à exiger du gros (130), et les éleveurs, insensibles à tout autre argument qu'au prix de la vente, à le leur fournir. Et, quoi qu'on en ait dit, de l'avis de quiconque n'a pas les yeux fixés sur le passé comme sur un modèle, la race n'a pas été atteinte : elle a été simplement transformée, mais dans les meilleures conditions et par la meilleure méthode, par une sélection rigoureuse (131); le percheron d'aujourd'hui n'est plus le percheron d'autrefois, mais s'il est un peu mou, un peu lymphatique, un peu moins apte à trotter en traînant de lourds fardeaux, la cause en est son mode actuel d'élevage, moins actif que ne l'était l'ancien. En somme, race jeune, la race percheronne a montré une fois de plus sa malléabilité.

L'influence des Américains s'est fait sentir sur un point de détail, sans importance zootechnique (132), la couleur de la robe. Le percheron classique était gris, les Américains ont demandé des robes sombres (133). Les chevaux noirs sont devenus de plus en plus fréquents (134), bien qu'un certain nombre d'acheteurs aient continué à préférer le gris (135); il n'y a pas lieu de croire que la race en ait été modifiée (136); quelques-uns des clients du Perche considèrent

(130) Dans le même sens, Gallier, 216, p. 87; Ajam, Discours (cité plus haut).

(131) Gallier, 116, p. 172. Voir la description du percheron actuel, Prod. anim., 111, Sarthe.

(132) Sur ce point et sur l'importance à accorder, d'une manière générale, à la coloration de la robe, Vacher, 135.

(133) Déjà, à la fin du Second Empire, sous l'influence du général Fleury et de la Direction des haras, un mouvement s'était dessiné dans toute la France et fait sentir dans le Perche en faveur des robes sombres (elles sont préférables pour les chevaux de l'armée, moins visibles quand leur robe est foncée): Sanson, dans Barral et Sagnier, 9, art. Percheron; Lavalard, 119, t. II, p. 84; Morin, 346, p. 32.

(134) Lavalard, 119, t. II, p. 247, donne la proportion des robes sombres dans la cavalerie de la Compagnie des omnibus de Paris de 1877 à 1903 (1877, 12 %; 1880, 22; 1885, 25; 1890, 48; 1895, 52; 1900, 60; 1903, 64).

(135) Une campagne a été faite en Amérique en faveur des robes grises par deux des principaux importateurs, MM. Dunham et Fletscher.

(136) Quoi que dise Lavalard, 119, p. 86, qui admet que les animaux de robe claire sont de race pure, les noirs d'origine mélangée; c'est accorder trop d'importance à un caractère secondaire.

pourtant le cheval noir comme plus lymphatique que l'animal à robe claire.

Certains auteurs se sont inquiétés enfin des conséquences que pouvait entraîner l'émigration continue des meilleurs étalons. Il est certain, en effet, que, depuis 1886, on voit « les plus beaux étalons, les plus belles juments passer l'Atlantique » (137) : les éleveurs ne peuvent résister à l'offre de prix énormes. On a pensé que la race en pouvait souffrir : en réalité, il n'en a rien été ; la plupart des bons étalons vendus ont fait la monte en France avant leur départ pour l'Amérique et leurs produits les remplacent. A aucun des concours centraux et régionaux, d'ailleurs, on n'a constaté dans ces dernières années un abaissement de la qualité des étalons et des juments du Perche.

Les procédés d'élevage (138). — Les procédés d'élevage ont été transformés depuis 1880. L'énorme production du percheron, l'extraordinaire augmentation de sa valeur marchande ont bouleversé l'antique répartition de l'élevage entre les différentes parties du Perche et la Beauce.

Les importations de poulains de l'extérieur ont beaucoup diminué : les éleveurs ne veulent plus que des produits d'étalons inscrits au Stud-book, nés par conséquent dans le Perche ; on ne fait plus guère de « perchisés » que dans la Beauce. On introduit cependant dans le Perche des chevaux bretons (c'est-à-dire des chevaux de la Bretagne et du Bas-Maine), mais ils ne jouent aucun rôle dans l'élevage : ils servent seulement pour les gros travaux, auxquels on n'emploie plus les percherons destinés à la vente. Dans les fermes de la région d'élevage, on laisse les jeunes percherons dans les herbages ou les enclos, et on emploie comme

(137) Discours du Ministre de l'Agriculture, en 1886, dans V. de Loney, 118, p. 210. — L'administration des haras a cherché à remédier aux mauvais effets de l'exportation des étalons par des distributions de primes à des étalons, à condition que l'éleveur les conserve et les utilise à la monte ; cette mesure est insuffisante ; on ne peut lutter par des primes assez minces (300 à 500 francs) contre la concurrence des Américains ; voir Trolet 352, p. 47.

(138) Sources : Gallier, 336 ; Trolet, 352, chap. VIII ; Choissard, 331, p. 70-79 ; enquête personnelle.

chevaux de travail soit des bretons soit des percherons adultes (139).

Le Petit Perche continue à se spécialiser dans la production comme par le passé; les étalons rouleurs continuent à y assurer la monte; leur qualité s'est d'ailleurs beaucoup améliorée (140) : les naisseurs aujourd'hui ne veulent plus pour étalons que des chevaux de tête.

Dans le Grand-Perche, au contraire, la situation s'est complètement modifiée. On ne trouve plus seulement des éleveurs gardant le cheval de 6 mois à 3 ans, mais des naisseurs et des éleveurs faisant l'élevage complet (141). La petite propriété, comprenant les fermes ou « bordages » de moins de 30 hectares, occupe les deux tiers du sol; la grande propriété, comprenant les fermes ou « métairies » de 60 à 80 hectares en moyenne, occupe l'autre tiers. Les petits fermiers n'ont que des juments et font naître, les gros fermiers n'ont que des chevaux et sont éleveurs; un certain nombre cependant font naître et élèvent à la fois, d'autres font naître seulement. Ce sont ces gros fermiers, éleveurs et naisseurs, ou seulement naisseurs, qui possèdent les étalons: ils les emploient à saillir leurs juments et les juments des petits fermiers, pour un prix de 20 à 25 francs (142); il reste encore un certain nombre d'étalons rouleurs.

Les éleveurs du Perche n'achètent aux naisseurs que les meilleurs produits ou plutôt que les produits des meilleures juments saillies par des étalons de marque, car l'achat se fait dès la naissance, en mars, avril ou mai; le prix ordinaire est de 700 à 800 francs; il monte parfois jusqu'à 1.000 à 1.500 francs. Les pou-

(139) Exemple dans Choissnard, 331, p. 71-75.

(140) Sur l'état du Perche à cet égard en 1882, voir: Note sur les étalons rouleurs, 171, p. 571-574 (200 environ dans le Perche; leur mauvaise qualité).

(141) On notera, avec V. de Loncey, 353, p. 5, que l'élevage est exclusivement entre les mains d'agriculteurs du pays (généralement fermiers). V. de Loncey remarque le contraste avec le Boulonnais, où l'on trouve en outre de véritables haras particuliers, appartenant à de grands propriétaires riches, possesseurs de domaines.

(142) Énumération des principaux gros fermiers éleveurs et naisseurs. par A. Gallier, Note (sans titre), Journal d'agr. pratique, 1908, 2, p. 867.

lains ne sont livrés qu'au sevrage, à 6 ou 7 mois; l'éleveur les met à l'écurie, par lots de 5 à 6 ou de 10 à 12, pendant tout l'hiver ou, plus souvent, dans des herbages munis de hangars, où on les aperçoit « couverts de boue des pieds à la tête, respirant cependant la santé, jouant, se mordant » (143); on les nourrit beaucoup mieux que jadis : ils reçoivent du foin à discrétion et cinq litres d'avoine pendant l'hiver, un peu moins l'été (144). A deux ans, les meilleurs sont vendus aux haras ou aux Américains. Il y a une vingtaine d'années encore, ceux-ci n'achetaient qu'aux concours ou chez quelques grands éleveurs; aujourd'hui ils vont de plus en plus dans les fermes des petits éleveurs, où ils trouvent un moindre choix, mais d'aussi beaux chevaux, à des prix moins élevés.

Les poulains que les acheteurs percherons n'ont pas achetés chez les naisseurs, ceux que les haras ou les Américains n'ont pas achetés aux éleveurs, sont seuls vendus aux Beaucerons, à 20 ou 22 mois. Les premiers restent le plus souvent chez le naisseur jusqu'à cette vente; quelquefois, comme par le passé, ils passent par deux mains. Ils sont payés beaucoup moins cher, 400 à 500 francs seulement, parfois moins. En Beauce, le poulain percheron travaille, puis il est revendu après deux ou trois ans au commerce et aux compagnies d'omnibus.

Peu rémunérateur, le commerce avec la Beauce tend à diminuer; les naisseurs vendent de plus en plus aux éleveurs du Perche, qui de plus en plus ont besoin de jeunes poulains, à mesure que le percheron se vend mieux. A l'heure actuelle, il n'est plus que le Petit Perche, moins riche et spécialisé dans la production, qui vende encore à la Beauce (145). L'Amérique a donc, pour ainsi dire, rompu l'association entre le Perche et la Beauce, refoulé la Beauce au second plan.

Enfin, la place que tient l'élevage dans le Perche n'est plus la même qu'autrefois. Avant 1850, elle était incontestablement la pre-

(143) Gallier, 336, p. 432.

(144) L'alimentation est la plus nourrissante possible pour les animaux qu'on destine aux concours et à la vente aux Américains; le but est d'obtenir les plus gros poids possibles; on a été jusqu'à donner à certains chevaux de fortes quantités de lait de vache.

(145) Reviers, 349.

mière; mais depuis cette époque la production, l'élevage et l'engraissement du bœuf de boucherie ont constamment augmenté; depuis une trentaine d'années, l'introduction de taureaux normands a fort amélioré la race (146) ou plutôt a substitué à l'ancienne population locale, sans homogénéité ni caractères distincts, une population de race normande; l'élevage du bœuf a décidément la première place; mais les progrès de l'agriculture ont été tels que les deux élevages ont pu se développer parallèlement : loin de se nuire, ils se complètent.

L'élevage du cheval dans le Perche est prospère. Il l'est pour deux raisons : 1° le Perche s'est créé une race véritable de chevaux : « La cause principale de la prospérité, dit fort bien M. Garola, réside dans ce fait que les éleveurs ont pris pour base de leur production la méthode naturelle de sélection et répudié le croisement » (147); 2° le Perche s'est assuré une clientèle, la clientèle américaine.

Si la race percheronne a été créée, le marché américain conquis, c'est par l'initiative des Américains. Ils ont découvert le Perche, ils ont reconnu les qualités de son cheval. Ils ont donné l'impulsion première à l'œuvre de la reconstitution de la race : le Perche n'a fait qu'obéir à leur volonté, que se conformer à leurs exemples. Ils ont imposé leur type de cheval, ils se sont rendus maîtres de l'élevage : le Perche est le vassal de l'Amérique. Sa prospérité durera tant que l'Américain viendra acheter. Pendant ces quarante dernières années, l'or américain a enrichi le Perche; grâce à lui, il rivalise de richesse avec la Beauce, la surpasse même, car il n'a pas souffert au même degré qu'elle de la crise agricole de la fin du XIX^e siècle (148).

(146) Roussille, 350, p. 8.

(147) Garola, 337, p. 1345.

(148) Roussille, 350, p. 10 : « En résumé, le Perche est un pays qui a réalisé de très grands progrès dans toutes les branches de son industrie agricole. Sa spécialité, le cheval de trait, très bien vendu, lui a fourni les importantes ressources nécessaires pour traverser victorieusement la crise de ces vingt dernières années, améliorer sa terre et ses méthodes de culture. Il est resté prospère : le sol n'y a pas subi la dépréciation qui l'a atteint dans les pays exclusivement soumis à la charrue. Nombre de prés s'y vendent 5 à 6.000 francs l'hectare et se louent 120 à 200 francs ».

II. — L'élevage du cheval dans le Boulonnais

A. — L'ELEVAGE DU CHEVAL DANS LE BOULONNAIS AU XVIII^e SIÈCLE.

Le cheval boulonnais. — Dès le XVIII^e siècle, le Boulonnais produisait une grande quantité de chevaux d'agriculture et de trait. Les anciens auteurs (1) les mentionnaient sous le nom de chevaux du Boulonnais ou de chevaux de Picardie, ce qui est la même chose; aucun, il est vrai, ne nous en donne une description précise; nous savons seulement que c'était un animal commun et de formes rustiques, d'ailleurs vigoureux; il était beaucoup moins gros que le boulonnais actuel : en effet, l'administration des haras, à partir de 1765, se préoccupe d'agrandir l'espèce (2); des écrivains de la première moitié du XIX^e siècle nous montrent que la race boulonnaise n'a été « indéfiniment grossie » qu'à partir du début de ce siècle (3). C'était essentiellement un cheval d'agriculture et de tirage; tous les essais pour produire au XVIII^e siècle, dans le Boulonnais, le cheval fin ont échoué; la nature des travaux qu'on exigeait des chevaux en faisaient des bêtes grandes et larges. « Les terres, dit un inspecteur des haras, sont communément fort difficiles au travail et demandent des chevaux qui aient du dessous, du poitrail, des reins, de la croupe, enfin des chevaux de la plus grande force » (4). Les transports qu'on leur faisait faire dans un pays accidenté, aux routes mauvaises, agissaient dans le même sens.

Le mode d'élevage. — La manière dont l'élevage était pratiqué,

(1) Lafosse, 52; Drummond de Mellefort, 46; Garsault, 48; Maléden, 53.

(2) Plancy, inspecteur des haras, Mémoire sur les haras du Boulonnais, 25 sept. 1767 (Arch. nat., H 61).

(3) Sourdeval, dans Gayot, 117, p. 185-186.

(4) Grangpré, Mémoire sur la situation actuelle des haras de la généralité d'Amiens, 1789 (Arch. nat., H 7).

la place qu'il tenait dans la vie du pays s'expliquent à merveille par l'influence du sol et du climat et par l'état de l'agriculture.

Le Boulonnais était essentiellement un pays d'élevage et de pâtures. « Ce n'est pas les terres labourables qui forment les biens du Bas-Boulonnais, dit en 1779 un curieux mémoire des habitants de Questrecques; la vraie branche du commerce est les pâtures qui donnent aux laboureurs la facilité de lever des bestiaux et, par une vente continuelle dans les foires et marchés, les mettent en pouvoir de payer les impositions de l'État, les propriétaires des fonds et d'élever leurs familles » (5). Cette prédominance des pâtures sur les terres de labour est un fait exceptionnel à cette époque, où chaque contrée cherchait à suffire elle-même à sa propre alimentation et cultivait par conséquent avant tout des céréales; le Boulonnais ne suffisait pas à la nourriture de ses habitants (6).

Il ne faut pas, pour expliquer cet état de choses, se contenter d'invoquer l'influence combinée du sol, argileux et imperméable, et du climat humide : c'étaient des conditions favorables à la création des pâtures, mais non des raisons nécessaires de les créer; en d'autres pays, où les conditions naturelles étaient à peu près semblables, la Thiérache par exemple, on ne constate pas une pareille prédominance des étendues laissées en herbe. Mais ici, des circonstances particulières agissaient. Dans le Boulonnais, jusqu'en 1777, dit l'arrêt royal de septembre 1778, « les pâturages sont livrés à la merci du public pendant les deux tiers de l'année; cet abus prend son origine dans les dispositions mêmes de la coutume, qui défend, article 131(7), de clore plus du quint de son fief pour le tenir franc, et ne permet de renfermer qu'une mesure ou cinq quarterons de terre en roture, à la charge même d'y faire une jouissance des rietz et pâturages aux propriétaires que depuis le 15 mars jusqu'au 1^{er} août, auquel temps elle les abandonne à l'usage du public, ainsi que les prés, soit qu'ils soient fauchés ou non; d'où il résulte que les cultivateurs, privés de

(5) Arch. nat., H 6¹. — Voir aussi Grangpré, Mémoire cité.

(6) Édit qui autorise la reneclôture des prés et pâtures dans le Boulonnais, sept. 1778 (dans : 10, t. XXV, p. 136).

(7) Coutumes générales de la sénéchaussée et comté de Boulenois, 1550, dans : Ch.-A. Bourdot de Richebourg, Coutumier général, Paris, 1724, 4 vol. in-fol., t. I, p. 58.

la seconde herbe de leurs prés et réduits à ne jouir des pâturages que l'espace d'environ quatre mois, perdent plus du tiers de leur produit et sont obligés, ou d'avoir moins de bestiaux, ou de multiplier leurs pâtures en diminuant le nombre des terres labourables » (8). Placés entre ces deux alternatives, les cultivateurs du Boulonnais ne pouvaient hésiter. Il leur était impossible d'avoir moins de bestiaux. En effet, il leur fallait des bêtes à cornes pour les engrais et surtout des chevaux pour les labours. Or, on ne pouvait labourer en hiver et les labours en toute saison exigeaient un grand nombre d'animaux : « L'humidité du terroir, dit un mémoire de 1767, ne permet pas de labourer pendant l'hiver; les pluies, la gelée empêchent également, ce qui fait que le labour d'une charrue n'est communément que de 15, 18 ou 20 arpents au plus par sole : c'est le contingent ordinaire de chaque ferme; pourquoi les fermiers ont 5 ou 6 juments et ils en augmentent le nombre proportionnellement à la quantité d'arpents » (9). La nécessité de faire en très peu de temps tous les labours, difficiles dans ces terres fortes, sous ce climat humide, obligeait donc à entretenir beaucoup de chevaux, ou plutôt de juments, par conséquent à avoir beaucoup de pâtures, pas de terres labourables.

Le Boulonnais se trouvait donc contraint à faire de l'élevage sa principale source de revenus; il vendait des bêtes à cornes et du beurre, mais « la branche la plus intéressante de ce commerce était sans contredit le produit des juments; et aussi le laboureur faisait-il tous ses efforts pour en avoir le plus qu'il pouvait afin de multiplier les poulains » (10). L'élevage consistait en effet uniquement dans la production des poulains. Le Boulonnais n'avait que des juments : « Le pays en général, dit un inspecteur des haras, contient 12.000 juments, ce qui paraîtra exorbitant pour son peu d'étendue, mais il faut considérer que le labourage et tous les autres travaux ne se font que par des juments et qu'il n'y a de chevaux que ceux qui servent à les sauter » (11). Les poulains étaient vendus au dehors,

(8) Édit de sept. 1778, cité.

(9) Plancy, inspecteur des haras. Mémoire sur les haras du Boulonnais, 25 sept. 1767 (Arch. nat., H 6¹).

(10) Mémoire des habitants de Questrecques, cité, p. 206, note 5.

(11) Plancy, Mémoire cité.

à 8 ou 20 mois; ils étaient achetés, aux foires d'automne, par des marchands du Vimeu et de la Haute ou même de la Basse-Normandie (12).

B. — L'ÉLEVAGE DU CHEVAL DANS LE BOULONNAIS AU XIX^e SIÈCLE.

Le cheval. — Nous ne ferons pas un historique complet du cheval boulonnais au XIX^e siècle. Nous renvoyons à ce que nous avons dit dans notre exposé général sur les transformations des chevaux de trait et leur relation avec les modifications des moyens de transport. Nous nous bornerons à mettre en lumière les points particuliers au Boulonnais; ils montrent l'importance des circonstances locales sur la production et celle du marché général. Les deux changements essentiels qu'a subis le cheval boulonnais au XIX^e siècle sont dus en effet à l'introduction dans la France du Nord d'une culture nouvelle, celle de la betterave à sucre, et à l'ouverture de débouchés importants, en France et surtout à l'étranger.

1^o Le cheval boulonnais devint très différent de ce qu'il était au XVIII^e siècle; il était alors un cheval de taille moyenne, capable de traîner de fortes charges, au trot, c'est-à-dire un trait léger; il est, au XIX^e siècle, indéfiniment grossi, jusqu'à peser 900 kilos et plus; il devient capable de traîner de très lourdes charges, mais au pas; il est le type même du gros trait (13).

Aussi, au milieu du XIX^e siècle, son opposition avec le percheron est-elle classique (14). Dès lors, le boulonnais est un animal de dimensions énormes, à la tête forte, à l'encolure épaisse, aux épaules grosses, au dos et aux reins larges, à la croupe fortement musclée, aux membres forts (15).

Par là, le cheval boulonnais se trouva répondre très bien aux besoins de la consommation, qui, après l'amélioration des routes et des moyens de transport, puis après la création des chemins de

(12) Plancy et Grandpré, *Mémoires cités*. — Ce commerce existait déjà au XVII^e siècle (voir *Bibl. nat.*, ms., fonds fr., 14328, p. 25).

(13) Voir Gayot, 117, chap. 12.

(14) Richard du Cantal, 191; voir la citation complète plus haut, p. 115.

(15) *Ibid.*

fer, exigea des chevaux de plus en plus forts, partant de plus en plus gros.

Cependant, ce n'est pas pour satisfaire aux besoins nouveaux des entreprises de transport que le boulonnais a été grossi. Né dans le Boulonnais, avant d'être vendu aux voituriers des grandes villes ou aux messageries, il passait quelque temps, afin de terminer son élevage, dans les grandes exploitations agricoles du Nord de la France, de la Picardie, de l'Île-de-France. C'étaient surtout les Picards qui l'achetaient et l'utilisaient aux travaux de la terre.

Or, une véritable révolution agricole s'est accomplie dans le Nord de la France, dans certaines parties de l'Île-de-France, dans la Picardie surtout, au cours du XIX^e siècle : depuis 1809, la culture de la betterave à sucre n'a cessé de s'y accroître (16), au point de prendre le premier rang dans la culture. Elle entraîne des travaux multiples, des transports lourds et rapides. Il fallut dès lors employer de gros chevaux, très robustes. Les boulonnais se grossirent pour répondre à ce besoin (Voir p. 149-151).

« Avec la betterave, la culture du Nord est devenue une véritable industrie » (17). L'emploi du cheval s'est transformé parallèlement : « Presque exclusivement agricole dans les temps anciens, nous dit Gayot, puis aussi industriel qu'agricole et maintenant plus industriel, le cheval de gros trait de cette contrée dut successivement se grandir et s'épaissir, tant et si bien qu'il est actuellement plus haut, plus long, plus volumineux, plus pesant qu'il ne l'avait encore été ». Et le même auteur rapporte les témoignages précis d'agriculteurs locaux pour démontrer comment les labours et les charrois dans des terres lourdes et surtout le transport vers les usines d'énormes quantités de betteraves exigent de gros chevaux, des « colosses » (18).

2^o Transformé, pour satisfaire ses premiers acheteurs, en un animal de gros trait, le cheval boulonnais s'est trouvé par là très bien adapté aux besoins de ses seconds acheteurs, chez qui il ter-

(16) Demangeon, 248, p. 230-235.

(17) *Ibid.*, p. 233.

(18) Gayot, 117, p. 191 et suiv. — On y trouvera des chiffres précis sur les travaux agricoles, les charges des chariots, le nombre des chevaux utilisés pour les transports, leur poids, leur alimentation, etc.

mine son existence, les camionneurs des grandes villes et les entrepreneurs de transport. Ceux-ci, nous le savons, ont demandé des chevaux de plus en plus gros. Aussi le boulonnais a-t-il trouvé des débouchés chaque jour plus importants.

Cela est si vrai que presque toutes les régions qui élevaient le cheval de trait se sont efforcées de faire naître des animaux lourds et volumineux, c'est-à-dire du même type que le boulonnais. Dès le milieu du XIX^e siècle, les étalons boulonnais ont été recherchés dans la région du Nord, l'Ardenne, le Pays de Caux, le Perche, la Vendée, la Franche-Comté.

Il en résulta qu'il ne resta plus assez d'étalons du pays et que le Boulonnais dut faire appel, jusqu'en 1885 (19), à de médiocres étalons rouleurs, venus chaque année de la Belgique (20). Les produits demeurèrent aussi nombreux, mais leur qualité baissa : il y eut une altération très nette du cheval boulonnais (Voir p. 121 et note 71).

A l'heure qu'il est, le percheron et le boulonnais se ressemblent fort, et c'est du boulonnais que le percheron s'est rapproché; tant le premier répond bien aux besoins actuels de la consommation. Le boulonnais est recherché comme améliorateur des chevaux de trait communs : il est exporté dans ce but dans un grand nombre de régions françaises (21).

3^o Depuis un demi-siècle, l'emploi du cheval boulonnais aux travaux de la culture dans les régions betteravières s'est restreint; le bœuf, capable de porter plus lourd encore, l'a remplacé pour les charrois et même pour les labours. Mais on continue à utiliser un grand nombre de chevaux. La production n'a donc subi aucune crise, d'autant que la demande de gros chevaux pour les transports dans les villes et sur les routes n'a cessé de s'accroître. Un débouché nouveau s'est ouvert : les États-Unis et la République Argen-

(19) Date de la loi relative à la surveillance des étalons (15 août 1885), qui a mis un terme à l'emploi des étalons rouleurs venus de l'étranger.

(20) Rapport Napoléon, 88, p. 18; — en 1888, selon Lenoël, 93 d, le nombre de ces rouleurs, dans le Boulonnais, était de 550; 550 autres faisaient aussi la monte dans les départements du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme. — Voir également : Note sur les étalons rouleurs, 171; Gayot, 117, p. 74.

(21) Voir l'énumération, plus haut, p. 129.

tine achètent des étalons boulonnais pour l'amélioration de leurs variétés locales. A vrai dire, le boulonnais n'a pas obtenu, dans ces pays, le même succès que le percheron; cela a suffi, cependant, pour produire les mêmes effets que dans le Perche. Les acheteurs étrangers exigeaient une garantie d'origine : il fallait que le cheval fût d'une race constituée, c'est-à-dire fût inscrit sur un Stud-book; à l'exemple du Perche, quatre années après lui, le Boulonnais a créé un Stud-book de la race boulonnaise (22). Il s'est donc formé, par l'emploi judicieux de la sélection, une véritable *race* boulonnaise.

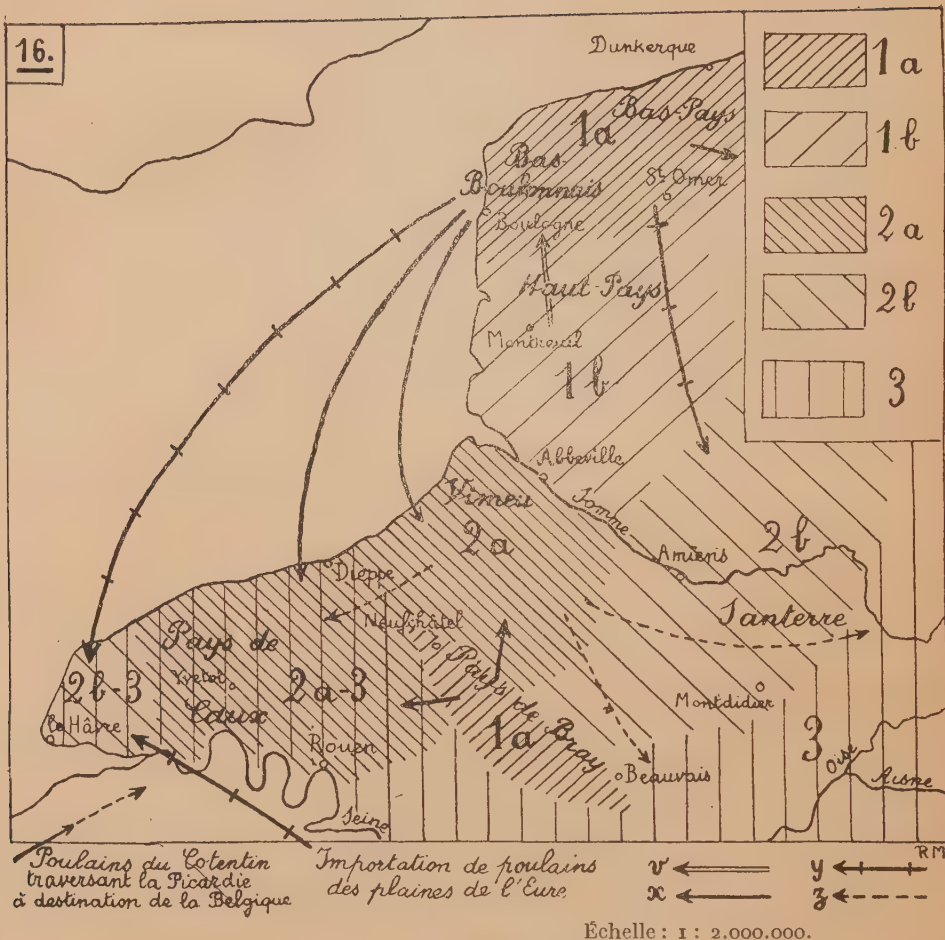
L'histoire du cheval boulonnais au XIX^e siècle est, en somme, un bon exemple de l'influence que la consommation exerce sur la production.

Le mode d'élevage. — Le mode d'élevage n'a pas varié, au moins dans ses grandes lignes, au cours du XIX^e siècle; toutefois de légers changements se dessinent à l'heure actuelle. Aussi l'étudions-nous à l'époque où l'on peut le mieux le saisir sous une forme stable, vers 1850.

Le Nord de la France nous offre à cette époque une division de l'élevage variée et originale. Elle est du type 3 (c'est-à-dire que le cheval passe successivement par trois mains), sauf dans le pays de Caux, où elle est du type 2. Les époques où les chevaux changent de main varient fort selon les lieux (Carte 16).

Font naître, les arrondissements de Dunkerque, Saint-Omer, Boulogne, Montreuil, Abbeville, Neufchâtel, c'est-à-dire le Bas-Pays flamand, le Bas-Boulonnais, le Haut-Pays flamand et picard et, dans une moindre mesure, le pays de Bray. Les poulinières sont plus nombreuses que ne l'exigeraient les travaux; aussi le nombre des produits est-il considérable; les juments nécessaires pour le remplacement des mères mises à part, il en reste une assez forte quantité pour la vente : elles sont achetées pour la région de Lille, Hazebrouck, Béthune, quelques-unes pour les environs de Péronne. Les poulains le sont surtout à 6-8 mois dans le Haut-Pays, où les fourrages sont beaucoup moins abondants, — surtout de 1 an à 18 mois, le plus souvent à ce dernier âge, dans

(22) Stud-book..., 154.



BOULONNAIS, PICARDIE, PAYS DE CAUX.

ÉLEVAGE ET PRODUCTION DU CHEVAL (vers 1850).

le Bas-Boulonnais et le Bas-Pays; un certain nombre y restent jusqu'à 30 mois. Les poulains du Haut-Pays vendus à 6 mois « descendaient » dans les vallées et les parties basses, riches en pâturages et en prairies temporaires, et se confondaient avec la masse des poulains des Bas-Pays. Les poulains de 12 à 30 mois étaient vendus pour les pays d'élevage, Vimeu, Santerre, pays de Caux.

Le Vimeu achetait à 18 mois et revendait vers 3 ans. Le Santerre, où l'élevage était moindre, achetait à 30 mois et revendait 1 an ou 18 mois plus tard. Le pays de Caux, sauf l'arrondissement du Havre, achetait des jeunes poulains de 1 an à 18 mois dont il achevait entièrement l'élevage jusqu'à la vente au commerce; l'arrondissement du Havre faisait de même, mais n'achetait qu'à 30 mois; il tirait des poulains entiers du Boulonnais et les revendait à Paris (cela se pratiquait surtout dans les cantons de Criquetot et de Goderville), des poulains hongres des environs de Bernay et d'Orbec (ils donnaient le cheval à deux fins; on les achetait aux foires de Criquetot, Goderville et Bolbec).

Enfin les chevaux de 3 ans allaient chercher leur éducation jusqu'à 5 ans environ dans les départements de l'Aisne, de l'Oise, de Seine-et-Marne et même de Seine-et-Oise, c'est-à-dire dans les riches pays de grande culture à sol limoneux du centre du Bassin de Paris; de là, ils étaient vendus pour le roulage, surtout à Paris. Les plus lourds et les plus grands, nés pour la plupart dans les pâturages gras des Bas-Pays, se répandaient dans l'Aisne et l'Oise, c'est-à-dire dans le Laonnais, le Soissonnais, le Vexin; les plus légers, originaires généralement des Hauts-Pays, dans le pays de Caux, la Seine-et-Marne, c'est-à-dire la Brie, la Seine-et-Oise, c'est-à-dire les plateaux de meulière de Beauce, si semblables à la Brie, au Sud de Paris. La différence des régimes alimentaires introduisait une variété réelle dans la masse de ces chevaux de même race; les marchands de Paris appelaient « chevaux picards » ou « chevaux de mauvais pays » ceux venus de l'Aisne et de l'Oise, « chevaux cauchois » ou « chevaux de bon pays » ceux venus du pays de Caux.

« Les premiers, dit J.-B. Huzard fils, nourris de foin et de fourrages artificiels et déjà d'une variété plus grande, sont plus lourds,

plus massifs, ils ont la peau plus épaisse, plus chargée de poils; ils ont les éminences osseuses et musculaires plus empâtées, moins distinctes. Les autres, au contraire, nourris davantage avec du grain (de l'avoine) sont plus sveltes, ils ont la peau moins épaisse, les poils moins longs; ils ont les extrémités plus nettes, les éminences osseuses plus sorties et la tête particulièrement moins forte et plus gentille; cette différence est si saillante que plusieurs de ces derniers sont achetés pour le service des diligences » (23). Rien ne manifeste mieux, comme Huzard l'a dit lui-même, « l'influence du genre de nourriture sur le mouvement de la croissance ».

La Picardie servait non seulement d'intermédiaire entre le Boulonnais et les pays de grande culture du bassin parisien, mais encore entre le Cotentin et la Belgique; ce n'était là, il est vrai, qu'un rôle fort secondaire. Un certain nombre de poulains achetés dans le Cotentin à destination de la Belgique traversaient le département de la Somme : quelques-uns, parmi les meilleurs, restaient dans les marais communaux de la vallée de la Somme; les autres, après un séjour plus ou moins long en Picardie, quittaient la France par Valenciennes (24).

Nous n'avons décrit que les mouvements des poulains nés et élevés en vue du commerce : il ne faut pas oublier que dans les contrées qui ne faisaient pas naitre les poulains destinés à la vente, mais les élevaient seulement, notamment dans le Hainaut et la Picardie, on produisait des poulains « d'espèce bâtarde ou abâtardie dans sa configuration extérieure, vivant de peu et rendant d'utiles services », qui servaient aux travaux les plus rudes de la culture et n'étaient pas livrés au commerce général (25). Il en allait de même dans le département de l'Aisne (26). Ainsi s'expliquent que les départements du Nord et surtout de la Somme et de l'Aisne, bien qu'étant surtout pays d'élevage proprement dit,

(23) Huzard, fils, 104, p. 91.

(24) Gayot, Atlas, 127, Abbeville.

(25) Fouquier d'Hérouel, 212; Gareau, 212 bis.

(26) Nombre de poulains au-dessous de 2 ans en 1839 : Nord, 10.978, soit 1,93 par kmq; — Pas-de-Calais, 13.754, soit 2,08; — Somme, 9.979, soit 1,62; — Aisne, 1.090, soit 1,51. — Pour l'époque actuelle, voir les Cartes 1, 2, 3.

comptent parmi les départements français qui font naître le plus (27).

Depuis le milieu du XIX^e siècle, le mode d'élevage ne s'est guère modifié. Nous nous contenterons de renvoyer ici à la description donnée par M. Demangeon, dans son ouvrage sur la Picardie (28).

Toutefois, on constate, dans le Boulonnais comme dans plusieurs autres régions productrices, une tendance à pratiquer l'élevage complet, surtout des animaux destinés à être vendus comme étalons pour la reproduction. Cette tendance est moins marquée que dans le Perche, parce que la vente d'étalons est moins importante; en particulier, les acheteurs les plus exigeants et qui payent le plus cher, les acheteurs américains, recherchent beaucoup moins le cheval boulonnais que le percheron.

(27) Voir carte III, p. 56.

(28) Demangeon, 248, p. 250-252.

III. — L'élevage du cheval dans la Basse-Normandie

Nous ne ferons pas une étude complète de l'élevage du cheval dans la Basse-Normandie; bien des questions qu'une pareille étude soulèverait ont été abordées dans notre première partie : l'élevage bas-normand est si important qu'il tient nécessairement une grande place dans un exposé général sur l'élevage du cheval en France. C'est ainsi que nous ne reviendrons pas sur les vicissitudes de la production du cheval de selle, sur les crises qu'il a subies au cours du XIX^e siècle, sur celle qu'il subit actuellement.

Nous nous bornerons à une étude du mode d'élevage en mettant au premier plan les influences locales.

A. — L'ÉLEVAGE DU CHEVAL DANS LA BASSE-NORMANDIE AU XVIII^e SIÈCLE.

La Normandie, nous l'avons vu, occupait au XVIII^e siècle, parmi les régions d'élevage, une place à part. Ailleurs, les bêtes à cornes et les chevaux étaient nourris par des prés naturels et surtout des pacages, landes et terres vaines, communs, friches. La Basse-Normandie, seule, avait des terres cultivables couchées en herbe, c'est-à-dire des herbages. Elle était la seule région spécialisée dans l'élevage; les autres n'y cherchent qu'un surcroît de ressources et la culture des grains était leur préoccupation dominante; la Basse-Normandie l'avait reléguée au second plan et s'intéressait avant tout à l'élevage.

Pour l'élevage du cheval, elle tenait le premier rang en France, par le nombre des produits; pour la qualité, les chevaux normands rivalisaient, comme animaux de selle, avec les limousins; comme chevaux de carrosse, ils étaient sans rivaux. Ce n'est qu'à partir de 1775 que les chevaux anglais leur furent préférés (Voir p. 93).

Le cheval normand (1). — Le nombre des chevaux était très con-

(1) Voir : Robillard de Beaurepaire, 23 (a vu les documents des Archives

sidérable. Un dénombrement détaillé, fait en 1754 (2), permet de s'en rendre compte; en voici les résultats d'ensemble (les chiffres ont été arrondis) :

Généralité	Chevaux entiers	Hongres	Juments	Poulains	Pouliches	Total
Rouen...	16.000	19.000	56.000	6.000	5.000	102.000
Caen.....	21.000	6.000	33.000	8.000	9.000	77.000
Alençon..	24.000	8.000	34.000	6.000	5.000	77.000
Total....	61.000	33.000	123.000	20.000	19.000	256.000

Nous laisserons de côté les chevaux du pays de Caux; c'était dans la Basse-Normandie (généralité de Caen, généralité d'Alençon, moins la partie du Perche qui y était comprise, et une partie de la généralité de Rouen, le pays d'Auge) qu'étaient élevés les chevaux dits *normands*.

Il y avait plusieurs sortes de chevaux normands, assez différentes les uns des autres. A la fin du XVIII^e siècle, la Basse-Normandie se divisait en deux parties : la plaine d'Argentan, la campagne d'Alençon et la région du Merlerault produisaient surtout des chevaux de selle de valeur; le reste de la Basse-Normandie faisait naître des chevaux de carrosse et de trait et des « bidets d'allure »; à la limite des deux parties, en un point favorisé, se tenait la grande foire à chevaux de la province, la « Guibray », qui se faisait aux portes de Falaise, dans le faubourg de Guibray (3) (Voir carte 17); là, au mois d'août, les Normands achetaient les poulains venus des régions voisines, du Perche, du Maine, de la Bretagne surtout, dont ils faisaient des chevaux normands, de selle ou de carrosse; on y amenait, vers le milieu du XVIII^e siècle, 3.000 chevaux.

Le mode d'élevage. — L'état de l'agriculture ou, si l'on veut, les

nationales et départementales); Chabert, Ordre du roy donné à M. Chabert d'aller visiter les chevaux des régiments qui sont dans les intendances de Tours, Orléans, Rennes et Rouen, de recenser toutes les juments..., les poulains qu'elles produisent..., 1788 (Arch. nat., F¹⁰ 1447).

(2) Robillard de Beurepaire, 23, p. 146 et suiv. — Voir dans le mémoire cité de Chabert un autre recensement moins complet, pour 1788 (donne par bailliage le nombre des juments, des poulains, des animaux propres à chaque arme et des animaux exportés (cité dans Bidault, 79, p. 9).

(3) Tableau des foires et marchés en Normandie, avec la quantité des chevaux qu'on y mène, 1754, cité dans Robillard de Beurepaire, 23, p. 151 et suiv.

procédés de culture, n'étaient pas les mêmes en Normandie et dans le reste de la France, et dans les différentes parties de la Normandie.

Éliminons d'abord une région où l'élevage du cheval était médiocre, le Bocage normand, pauvre pays, accidenté, coupé de haies, aux chemins impraticables, au sol infertile, couvert de landes, de



Echelle : 1 : 2.500.000.

FOIRES ET MARCHÉS A CHEVAUX DE LA NORMANDIE (généralités d'Alençon, de Caen et de Rouen) en 1754, d'après un État des foires et marchés de 1754, cité par J. de Robillard de Beaurepaire, 23, p. 151-164).

1. Foires où l'on amène moins de 100 chevaux.
2. Foires où l'on amène de 100 à 299 chevaux.
3. Foires où l'on amène de 300 à 499 chevaux.
4. Foires où l'on amène plus de 500 chevaux.

bruyères et de jachères, qui vivait seul, sans communications avec le dehors et comme replié sur lui-même : « On a malheureusement, dit un mémoire statistique du subdélégué de l'élection d'Avranches, regardé jusqu'ici ce pays comme le bout du monde » (4). Il n'y avait pas d'herbages, tout le bétail paissait dans les terres vaines ou les friches; les charrois, comme les labours, se faisaient avec les vaches et les bœufs; « les chevaux étaient rares à ce point que sur un attelage de sept ou huit animaux, il n'y avait parfois qu'un cheval, qu'on plaçait en tête » (5); encore ces attelages étaient-ils un luxe de riches; les pauvres Bocains qui tous les ans, au mois de mars, allaient chercher un maigre surcroît de profits à vendre de la quincaillerie, des toiles, de la mercerie, des estampes et cartes géographiques, portaient leurs marchandises sur leur dos dans une balle (6). — Aussi les foires à chevaux étaient-elles rares (Voir carte 17) : il n'y en avait point dans l'élection de Mortain; dans celles d'Avranches et de Domfront, il ne s'en tenait que dans la capitale (7). On y vendait quelques chevaux du pays, chétifs et de médiocre qualité, bien que dociles et sobres; on y trouvait aussi des chevaux bretons, car les Bocains étaient volontiers maquignons; ils fréquentaient les foires de Bretagne et y étaient connus sous le nom de *grédins* ou *gueusards*; leur spécialité était l'achat des bêtes tarées, qu'ils revendaient en Normandie plus ou moins « parées »; on les y connaissait pour des vendeurs de haridelles, des *haricotiers* ou *harivelliers*. C'étaient surtout les haricotiers bocains qui amenaient les poulains bretons par troupes aux petites foires normandes (8).

Les régions qui élevaient le carrossier et le « bidet d'allure » étaient le Cotentin, le Bessin et la plaine de Caen, le pays d'Auge. Carrossiers et bidets d'allure formaient deux espèces bien distinctes.

(4) Arch. dép. Calvados, C 273. — Voir Lecœur, 307, t. I, p. 39.

(5) Ibid. Voir aussi : Rapport sur l'élection de Domfront, 1759, dans Robillard de Beaurepaire, 23, p. 118; Rapport sur l'élection de Saint-Lô, Arch. dép. Calvados, C 285; Remontrances du subdélégué de Vire, 1781, sur le règlement fixant le prix des voitures et chevaux militaires, Arch. dép. Calvados, C 1982.

(6) Mémoires des subdélégués sur les élections de Coutances et de Mortain, Arch. dép. Calvados, C 282, 287.

(7) Tableau des foires et marchés en Normandie, cité.

(8) Lecœur, 307, t. I, p. 39 et 65-66; La Fresnaye, 58, p. 77.

Les premiers, même ceux élevés dans les environs de Bayeux et de Caen, étaient appelés « Cotentins », ou chevaux noirs du Cotentin, ou encore bidets noirs du Cotentin. Jusque vers 1775, ils étaient sans rivaux en France comme carrossiers; c'étaient de grands chevaux, dont la taille atteignait 1 mètre 66; les écrivains du temps en font le plus vif éloge (9). — Les bidets d'allure étaient des chevaux de selle, se rattachant à la variété des doubles bidets (10) et qui se distinguaient des bidets en ce qu'ils ne trottaient pas, mais « allaient l'amble »; « c'est, dit La Fresnaye, une race particulière et très distincte, quatre jours après la naissance du poulain, on reconnaît facilement, à sa démarche, s'il est d'allure ou de trot » (11); nécessaires en Normandie, où « les marchands de bœufs les préféraient pour leur usage habituel » (12), ils étaient recherchés dans toute la France par toutes les personnes qui voulaient faire de longs parcours à cheval sans fatigue.

Le Cotentin élevait les deux espèces. La carte de la répartition des foires (Carte 17) montre qu'il y avait trois centres de production: la région septentrionale, La Hague et environs de Saint-Pierre-Église, environs de Coutances, environs de Sainte-Mère-Église et Saint-Côme-du-Mont (dits « plain » et « bas-pays »). La première région était la moins favorisée; le sol, composé de terrains anciens, était peu

(9) La Fresnaye, 58, p. 74: « C'est une espèce précieuse; ce sont les meilleurs chevaux d'attelage de l'Europe »; Lafont-Pouloti, 50, p. 89-90: « Les chevaux du Cotentin sont si excellents pour le trait qu'il ne s'en trouve point d'aussi parfaits dans tous les autres endroits du monde; ils sont plus forts et plus nerveux que ceux des pays étrangers; ils ont un avantage sur tous les autres chevaux d'Europe, celui de ne jamais se déformer quand ils sont de vraie race »; Mémoire sur les haras de Normandie (1767), 37, p. 250-251.

(10) Le bidet est un cheval de petite taille, d'espèce commune, utilisé par les personnes qui couraient la poste à franc étrier ou à la suite des voitures, sur bonne route, en galopant; le double bidet est le bidet monté par les gens qui allaient fréquemment à cheval, au trot, sur de mauvaises routes ou des chemins de traverse, par exemple les marchands qui se rendaient de ville à ville avec un petit paquet sur le dos.

(11) La Fresnaye, 58, p. 8; — sur l'amble, voir Moll et Gayot, 106, p. 256.

(12) La Fresnaye, 58, p. 8 et 59. Sur les carrossiers et les bidets d'allure de Normandie, voir aussi Maleden, 53, p. 40 et Mémoire sur les causes du dépérissement des chevaux normands, 36, p. 146.

fertile; le mauvais état des chemins rendait difficile « la circulation des engrais de mer » (13); il y avait peu ou point d'herbages; l'élevage des bestiaux se faisait dans les « landages » (14); les chevaux de trait qu'on y élevait étaient plus petits que ceux du reste de la Normandie, ils n'avaient guère que 1 mètre 40 à 1 mètre 48, mais ils avaient les mêmes qualités de vigueur et de résistance; on les appelait chevaux de La Hague, hagards ou hogais (15). — La région proche de Coutances était plus favorisée; ce n'est pas que le sol fût différent : c'étaient aussi des terrains anciens, et les landes étaient nombreuses; mais l'emploi des engrais de mer avait donné à la terre une valeur nouvelle. Tous les dépôts où les habitants allaient traditionnellement recueillir les tangles se trouvent dans cette région, ceux de la baie du Mont-Saint-Michel et de la baie des Veys exceptés; ils étaient à Portbail, aux embouchures de l'Ay et de la Sienne, à Bricqueville (16). Aussi les herbages s'étaient-ils développés (17) et, depuis le milieu du XVIII^e siècle, la culture des prairies artificielles, surtout dans les paroisses voisines de la côte (18). Enfin les environs de Sainte-Mère-Église étaient plus favorisés encore : le sol composé de terrains liasiques marneux, de limons et d'alluvions est riche; nulle part les engrais de mer n'étaient plus abondants (19).

Environs de Coutances, environs de Sainte-Mère-Église, voilà, dans le Cotentin, les deux grands centres de production du carrossier et du bidet d'allure (20). On les élevait aussi dans le Bessin, la plaine

(13) Bridrey. Cahiers de doléances du bailliage de Cotentin pour les États-généraux de 1789. Paris, 1907-1910, 3 vol. in-8, t. II, p. 389; voir aussi p. 259, 323, 636, etc.

(14) Ibid., p. 259; voir aussi p. 73, 669 etc.

(15) Gayot, 7, t. II, 4, p. 107.

(16) Pour les détails, voir Bridrey, l. c., t. I, p. 189, n^o 1 et 266; Rapport du bureau des travaux publics de l'assemblée d'élection de Coutances, 30 oct. 1788 (Arch. dép. Calvados, C 7700).

(17) La conversion des terres labourables en herbages dans la Basse-Normandie et surtout dans le Cotentin date du milieu du XVII^e siècle : Basnage (H.). La coutume réformée du pais et duché de Normandie, 2^e éd., Rouen, 1694, 2 vol. in-fol., t. I, p. 24.

(18) A. Young. Voyages en France, trad. Lesage. Paris, 1860, 2 vol. in-8, t. II, p. 161; voir les textes rassemblés par Bridrey, l. c., t. I, p. 474, n. 1.

(19) Observations de M. de Vastan, intendant, sur les élections de la généralité de Caen (Arch. dép. Calvados, C 269).

(20) Tocqueville, 311, p. 9; Mémoire sur les haras de Normandie, 37,

de Caen et le pays d'Auge. Le sol de terrains secondaires, marneux et calcaires, est fertile. Dans le Bessin et la plaine de Caen, les herbages (ou terres labourables couchées en herbe) étaient fort étendus; le pays d'Auge était surtout en herbages (21).

En somme, ces pays étaient tous des pays de culture riche, soit que le sol y fût naturellement bon, soit qu'il fût devenu tel par l'emploi des engrais de mer; dans tous, les pâtures et les herbages s'étaient fort développés et tenaient plus de place que partout ailleurs en France dans l'ensemble des terres cultivées; seul faisait exception le Nord du Cotentin, pays de landes pauvres, mais justement celui-là élevait un cheval de moindre qualité, le cheval de La Hague, « qui avait tous les caractères des races de montagne », comme le remarque très justement Tocqueville (22).

Si nous examinons les pays où l'on produisait le cheval de selle, nous sommes conduits aux mêmes conclusions. Le sol des environs du Merlerault, de la plaine d'Argentan, de la Campagne d'Alençon, était riche et propre aux pâtures, surtout dans la partie composée de terrains oxfordiens et calloviens, argileux et imperméables (23); les herbages y avaient pris une grande extension dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (24).

p. 250-253, 256; Gayot, 7, t. II, 4, p. 107.

(21) Observations de M. de Vastan (1728), citées; Mémoire sur l'élection de Bayeux, par Duboscq de Beaumont, receveur des tailles, 1727 (Arch. dép. Calvados, C 276); — la société d'agriculture de Tours proposait en exemple « MM. les Normands qui connaissent bien la valeur des choses et donnent l'exemple de mettre tout le sol argileux en prairies » (Recueil des délibérations de la Société royale d'agriculture pour la généralité de Tours pour l'année 1761. Tours, 1763, in-8, p. 120).

(22) Tocqueville, 311, p. 9.

(23) Ils portent, comme Caumont (A. de Caumont, Des cartes agronomiques en France, in Institut des Provinces, Caen, 1849, in-8, p. 31) l'a remarqué, les meilleurs herbages du pays.

(24) Plusieurs cahiers de paroisses, en 1789, se plaignent que depuis 25 ans on ne cesse de coucher en herbe les terres labourables (Cahiers du bailliage d'Alençon, éd. L. Duval, Alençon, 1887, in-12, notamment cahiers d'Aunay-les-Bois, Boitron, La Challenge, etc.); — Rapport de l'inspecteur des béliers du gouvernement, dép. de l'Orne, 8 déc. 1813 (Arch. nat., F¹⁰ 535): « Dans la majeure partie de l'arrondissement d'Argentan..., il y a très peu de terres employées aux labours, elles sont presque toutes en prairies appelées herbages, servant neuf mois de l'année de pâture aux che-

Deux traits caractérisent donc les parties de la Normandie où l'on élevait le cheval : agriculture riche, grand développement des herbages. C'est la seule région de France où il en était ainsi : les autres régions d'agriculture riche, celles du Bassin parisien et du Nord de la France, par exemple, étaient des régions de labourage, où l'on produisait avant tout des grains; les autres régions où les pâturages étaient nombreux étaient des régions pauvres, qui n'avaient pas d'herbages, mais seulement des prés naturels dans les vallées et des pâtures de montagne ou de landes. A cette originalité agricole, la Normandie devait l'originalité de son élevage; les autres régions n'élevaient guère que des poulains, faute d'une suffisante quantité de fourrages, comme le Boulonnais, ou surtout des poulains avec un petit nombre d'animaux adultes, comme la Franche-Comté, ou, élevant des adultes, n'en produisaient qu'un petit nombre, comme le Limousin et la Navarre; la Normandie, au contraire, élève à la fois des poulains et des bêtes adultes et, en outre, achète aux pays voisins un nombre considérable de poulains dont elle achève l'éducation; réduite à ses propres ressources, elle aurait déjà compté parmi les grandes régions productrices; mais s'annexant, pour ainsi dire, toute la production en poulains des contrées voisines, elle s'assurait par là la première place, et de beaucoup, dans l'élevage du cheval. Elle le devait à la bonté, naturelle ou acquise, de son sol, elle le devait surtout à l'heureuse décision qui lui fit, la première en France, orienter son agriculture vers la spécialisation.

Nous ne pouvons pas démontrer ici, mais il est nécessaire d'indiquer, qu'il en était de même pour l'élevage des bêtes à cornes; d'ailleurs, en Normandie, au XVIII^e siècle, l'élevage du cheval était lié, et subordonné, à celui des bêtes à cornes : l'herbager était avant tout un marchand de bœufs gras et les chevaux ne venaient qu'au second plan dans ses préoccupations (25).

B. — L'ÉLEVAGE DU CHEVAL DANS LA BASSE-NORMANDIE AU XIX^e SIÈCLE.

Le cheval normand. — Les réquisitions multipliées, pendant la

vaux et aux bêtes à cornes soit en élèves soit en bêtes adultes ».

(25) Voir La Fresnaye, 58, p. 54 : « Les bœufs sont la base de son faire-valoir; les chevaux n'y sont que comme un accessoire » etc.

Révolution et le Premier Empire, suspendirent presque, pendant un quart de siècle, la production des chevaux en Basse-Normandie; les chevaux de valeur avaient presque complètement disparu; il ne restait plus que des animaux communs et grossiers. L'ancien cheval normand n'existait plus (26).

Après 1815, on ne chercha pas à le reconstituer. Les acheteurs de chevaux de selle et de carrosse exigeaient des animaux plus fins, plus élégants que les anciens chevaux français; le type préféré fut le cheval anglais. Aussi s'efforça-t-on de produire en Basse-Normandie des chevaux de type anglais, en unissant des juments du pays à des étalons de pur sang anglais. Ainsi fut constitué le demi-sang anglo-normand, de plus en plus amélioré au cours du XIX^e siècle (27) (Voir plus haut, p. 105-110).

La Basse-Normandie était un pays à agriculture riche : aucun autre en France n'était mieux préparé à élever le demi-sang. Il se trouva aussi que l'ancienne race « se trouvait naturellement préparée ou naturellement appropriée à recevoir le sang » (28). Nulle part la réussite ne fut plus rapide ni plus complète; il y eut pourtant une crise au début (29). Dans la première moitié du XIX^e siècle, on rencontrait de nombreux retours à l'ancien type normand;

(26) Sur les réquisitions, Desbrière et Sautai, 80, p. 179 et suiv.; Bidault, 79, p. 38-87. — Exemples dans le département de l'Orne, E. Mourlot, Recueil des documents d'ordre économique contenus dans les registres des délibérations des municipalités du district d'Alençon, 1788-an IV, Alençon, 1907 et suiv., in-8, *passim*. — Sur la destruction des haras du Pin, en 1791-1793, voir Robillard de Beaurepaire, 23, p. 219-220; Observations..., 57; La Fresnaye, 58. — Sur la disparition de l'ancien cheval normand: Des haras et des remotes (Arch. min. guerre. Arch. modernes, fonds Prével, série E, carton 30), p. 43: « S'il fallait trouver actuellement cent chevaux choisis, sains et nets, avec les qualités propres à faire ce que l'on appelait autrefois un beau et bon cheval de cavalerie..., ce choix deviendrait impossible »; — Caillieux, Observations sur le commerce des chevaux en Normandie, 1838 (*ibid.*): « A l'époque de la cessation des guerres, la race normande était tellement abâtardie qu'il devenait presque impossible de reconnaître les caractères du beau cheval normand d'autrefois. »

(27) Sur le sens de l'expression de « demi-sang », voir plus haut, p. 94, n. 98.

(28) Bocher, 92, p. 28.

(29) Fould, 86, p. 186; Gayot, 7, t. II, 3, p. 206 et suiv.

c'étaient des chevaux aux membres plus lourds, à la tête busquée; quelques autres avaient tout à fait l'apparence d'anglais; la plupart présentaient des caractères intermédiaires.

On peut suivre dans les textes, presque pas à pas, la formation de cette famille des chevaux anglo-normands (30); malgré beaucoup de difficultés et de tâtonnements, elle a abouti à la création d'une véritable race. Un des caractères essentiels des anglo-normands est d'être des chevaux « à double fin », c'est-à-dire utilisables à volonté pour la selle ou pour le carrosse (31).

Le mode d'élevage. — En Basse-Normandie, la région de production par excellence est le Cotentin. Les pouliches seules sont conservées; on ne les vend qu'à 4 ou 5 ans, après qu'elles ont donné un, deux ou trois produits. Les poulains sont vendus aux foires, surtout à celles de Lessay, Saint-Floxel, Saint-Cosme, Brix, Bouteville, Gavray, du 12 septembre au 20 octobre; les meilleurs sont achetés par des cultivateurs des environs de Coutances, où il y a peu de poulains, et surtout du Bessin et de la plaine de Caen; les moins bons s'en vont en Picardie; enfin ceux qui ne sont pas vendus poulains sont présentés à la remonte à quatre ans : les refusés sont conduits aux foires de La Pernelle et de Folligny en mai-juin, où ils sont achetés pour le Midi, particulièrement pour l'Auvergne. Ici, comme partout, les achats dans les

(30) Pour la période 1815-1850, on trouvera un historique détaillé dans Gayot, 7, t. II, 3. — Nous indiquerons un petit nombre de textes permettant de suivre en gros l'histoire de la formation de la variété anglo-normande : Yvart (1837), 105, p. 400 (« Déjà la race anglaise a changé d'une manière avantageuse les productions de la Normandie., mais ces améliorations sont récentes et encore incomplètes »); Lamoricière (1859), 85, p. 139 (nouveau progrès); Gayot (1858), 299 (surtout intéressant par 3 fig., montrant les progrès accomplis de façon frappante : le cheval normand vers 1830, en 1852, en 1858); Bocher (1873), 92, p. 28 (un peu optimiste); Guénaux (1902), 301. — Une étude du Stud-book serait instructive, à partir de sa création en 1891; sur les esquisses de stud-books antérieurs, voir la Bibliographie. — A partir de 1860, a été constituée une famille spéciale, les demi-sangs trotteurs; voir l'ouvrage de Guillerot, 148, qui est une esquisse de stud-book des trotteurs jusqu'en 1896, et Cauchois, 149.

(31) Sur les chevaux normands, voir l'article spécial de la Bibliographie, n^{os} 290 et suiv.

foires diminuent; les éleveurs vont de plus en plus chercher les poulains dans les fermes mêmes.

Les régions d'élevage sont le Bessin et la plaine de Caen. Dans le Bessin, on fait naître et on élève à peu près également; les poulains nés dans le pays changent de mains au sevrage, ils sont vendus en novembre aux foires de Bayeux et de Trévières. La plaine de Caen est le grand centre d'élevage : elle produit peu; elle vend ses chevaux au luxe et à la remonte; le déchet est envoyé à Paris. Le pays d'Auge est une région d'élevage d'importance secondaire : l'industrie de l'engraissement des bœufs relève bien loin en arrière toute autre spéculation. Les plaines d'Argentan et d'Alençon font l'élevage entier et continuent l'élève de poulains venus d'ailleurs, du Cotentin et aussi de la Vendée.

Table des Cartes

1. Nombre de chevaux par kilomètre carré, par départements	52
2. Rapport du nombre des chevaux au-dessous de 3 ans au nombre total	52
3. Chevaux. Naissances par myriamètre carré, par départements	56
4. Principales régions productrices de chevaux	58
5. Régions de production et régions d'élevage (vers 1850)	62
6. Vendée, Poitou. Élevage et production du cheval (vers 1850)	65
7. Régions de production et régions d'élevage (vers 1780)	81
8. Région d'élevage du cheval limousin (vers 1780)	89
9. Chevaux de postes en France (vers 1825-1845)	118
10. Régions productrices et emploi des animaux au labour (1 ^{re} moitié du XVII ^e siècle)	137
11. Animaux de labour (vers 1780)	138
12. Animaux de labour (vers 1850)	146
13. Animaux de labour (commencement du XX ^e siècle)	147
14. Perche et Beauce. Élevage du cheval et production (vers 1850).	184
15. Le Pays du Perche et la région d'élevage reconnue par la Société hippique percheronne	191
16. Boulonnais, Picardie, Pays de Caux. Élevage et production du cheval (vers 1850)	212
17. Foires et marchés de la Normandie en 1754	218

Table de la Bibliographie

GRAVURES	1
DOCUMENTS MANUSCRITS: Archives du Ministère de la guerre, 2; Archives nationales, 5; Archives départementales et communales, 8.	
DOCUMENTS IMPRIMÉS	8
<i>Bibliographie: 8. — Ouvrages généraux: 9. — Histoire de l'administration des haras jusqu'en 1790: 11.</i>	
<i>Ouvrages sur les chevaux avant 1815: 14.</i>	
<i>Ouvrages sur les chevaux: Révolution et Empire (1791-1815): 20.</i>	
<i>Ouvrages sur les chevaux: XIX^e et XX^e siècles: 22.</i>	
A. Documents officiels, 22. — B. Ouvrages sur les haras et l'élevage: a) Ouvrages généraux, 25; b) Atlas, 28; c) Zootechnie, questions générales, 28; d) Stud-books, 29; Statistiques, 32. — C. Ouvrages sur les haras, les remotes et Ouvrages divers: Haras, 33; Remotes, 35; Hippophagie, 36; Ouvrages divers, 37. — D. Ouvrages sur les diverses variétés chevalines: 39.	

Table des Matières

PREMIERE PARTIE

La production et l'élevage du cheval

I. ÉLEVAGE ET CONSOMMATION	51
Nombre des chevaux en France, 51. — Production et élevage proprement dit, 55. — Les associations dans l'élevage : A. Vers le milieu du XIX ^e siècle, 61 (Les associations dans l'élevage dans l'Ouest vendéen et poitevin, 63); B. L'évolution actuelle, 66.	
II. CONDITIONS GÉNÉRALES DE LA PRODUCTION ..	70
1. Conditions naturelles: influence du climat, 70; — du sol, 73.	
2. Conditions économiques, 76. — Élevage du cheval et élevage des bêtes bovinès, 76; — Élevage du cheval et élevage du mulet, 77.	
III. LA LOCALISATION DES RÉGIONS DE PRODUCTION	79
1. La localisation des régions d'élevage au XVIII ^e siècle, 79. (La production du cheval en Limousin au XVIII ^e siècle, 86).	
2. Les régions d'élevage depuis le XVIII ^e siècle, 90. — A. Les variétés de selle, 93 (Exemples de régions où l'élevage s'est maintenu en se transformant : la Basse-Normandie, la plaine de Tarbes, 95; — Exemples de régions où l'élevage est en décadence ou a disparu : les variétés de pays pauvres, Landes, Camargue, Brenne, 97; — Exemple de remplacement d'une variété de selle par une variété de trait : Morvan et Nivernais, 100). — B. Les variétés de trait, 102.	

DEUXIEME PARTIE

Les emplois du cheval et leur influence sur la production

I. LES EMPLOIS DU CHEVAL : LE CHEVAL ANIMAL DE TRANSPORT	103
Les transformations des modes de transport et l'élevage du cheval, 103,	

- A. La transformation des modes de transport et la crise du cheval de selle, 105 (Le cheval limousin au XIX^e siècle, 110).
- B. La transformation des modes de transport et les chevaux de trait, 112; — 1. La constitution des nouvelles variétés de trait (1815-1835), 112 (La transformation générale des chevaux de trait, 113; La division en deux catégories, gros trait et trait léger, 114); — 2. La crise des chemins de fer et l'élevage de 1850 à 1873, 122; — 3. La création des races de trait, 125 (Amélioration générale des chevaux de trait des régions d'élevage riche, 126; Les chevaux de trait communs, 128; Résultats généraux, 130); — La question du cheval de trait léger, 133.
- II. LES EMPLOIS DU CHEVAL : L'HIPPOPHAGIE 135
- III. LES EMPLOIS DU CHEVAL : LE CHEVAL ANIMAL DE LABOUR 136
- Place du cheval dans la vie agricole, 136. — Les animaux de labour au XVIII^e siècle, 136; Les animaux de labour au XIX^e siècle, 144.

TROISIEME PARTIE

Exemples régionaux

- I. L'ÉLEVAGE DU CHEVAL DANS LE PERCHE 153
- A. L'élevage du cheval dans le Perche au XVIII^e siècle, 153.
- B. L'élevage du cheval dans le Perche au XIX^e siècle, 157.
1. La création de la variété percheronne (1800-1830) et la transformation de l'agriculture du Perche à la fin du XVIII^e siècle et au commencement du XIX^e, 157.
2. La variété percheronne et les crises de 1830 à 1880, 167 (La première crise, de 1830 à 1850 environ, le mélange des races, 167; La seconde crise, la crise des chemins de fer, le cheval percheron jusque vers 1880, 172). — Les procédés d'élevage, 180.
3. La création de la race percheronne : le Perche et les Américains, 185 (La reconstitution de la race dans les environs de Nogent-le-Rotrou, 186; L'adoption du percheron aux États-Unis, 188; La reconstitution définitive de la race dans le Perche, 189; La crise du percheron en Amérique, 193; Élevage et exportation depuis 1898, 195). — Les procédés d'élevage, 201.

II. L'ÉLEVAGE DU CHEVAL DANS LE BOULONNAIS ..	205
A. L'élevage du cheval dans le Boulonnais au XVIII ^e siècle, 205; Le cheval boulonnais, 205; Le mode d'élevage, 205.	
B. L'élevage du cheval boulonnais au XIX ^e siècle, 208; Le cheval, 208; Le mode d'élevage, 211.	
III. L'ÉLEVAGE DU CHEVAL DANS LA BASSE-NORMANDIE	216
A. L'élevage du cheval dans la Basse-Normandie au XVIII ^e siècle, 216; Le cheval normand, 216; Le mode d'élevage, 217.	
B. L'élevage du cheval dans la Basse-Normandie au XIX ^e siècle, 223; Le cheval normand, 223; Le mode d'élevage, 225.	
Table des Cartes; Table de la Bibliographie	227
Table Alphabétique par races chevalines	231

Table Alphabétique

(par variétés de chevaux)

Les premiers chiffres, séparés des suivants par un tiret, indiquent les passages les plus importants.

Alpes : 70-71, note 21, 83, 148.

Ardennais (et Lorrain) : 74-75; 128. — 55, 57, 67, 68, 69, 73, 80, 83, 109, 116-134, 141, 142, 168, 210.

Auvergne : 69, 73, 78, 80, 84, 85, 91.

Bassigny : 55, 57, 73, 74, 80.

Berry : 55-57, 60, 63, 64, 66, 119, 123, 124, 125, 130, 169, 178, 182.

Bigourdane (Race). Voir : Tarbais.

Boulonnais (et Picard) : 205-214. — 57, 59, 60, 61, 63, 67, 68, 73, 76, 80, 84, 85, 115-134, 140, 141, 142, 148-151, 161, 171, 175, 178, 188.

Brenne : 99-100. — 80, 95, 97.

Breton : 127-128. — 57, 60, 63, 67, 68, 69, 73, 76, 80, 83, 86, 90, 93, 94, 99, 109, 115, 119-134, 144-148, 169, 170, 178, 182, 188, 201.

Camargue : 98-99. — 57, 68, 70, 71, 80, 95, 97, 152.

Cauchois. Voir : Normand, et : Boulonnais.

Charolais : 57, 58, 73, 74, 84, 95, 145, 150, 151.

Comtois. Voir : Franche-Comté.

Flamand (et : Chevaux du Nord) : 53, 54, 56, 57, 67, 73, 80, 85, 115, 125, 141, 142, 149, 150, 175, 188, 210.

Franche-Comté : 60, 80, 83, 85, 113, 114, 116-130, 140, 142, 149, 223.

Landais(Landes) : 97. — 55, 57, 70, 71, 73, 80, 95.

Limousin : 86-90; 110-112. — 73, 78, 80, 85, 90, 95, 96, 178, 223.

Lorrain. Voir : Ardennais.

Maine (Bas-) : 57. — 67, 73, 86, 133, 144.

Midi (Demi-sang du). Voir : Tarbais.

Morvan. Voir : Nivernais.

Navarraï. Voir : Tarbais.

Nivernais (et Morvan) : 100-102; 196-197. — 57, 60, 61, 63, 66, 73, 74, 76, 80, 84, 124, 126, 129, 130, 134, 145, 193.

Normand : 107-109; 216-226. — 57, 59, 60, 61, 63, 64, 68, 73, 74, 76, 80, 84, 90, 93, 94, 95, 104, 129, 132, 133, 141-145, 151, 153, 154, 157, 161, 162, 164, 170, 179, 188, 192, 196.

Percheron : 153-204. — 53, 57, 59, 60, 61, 63, 66, 68, 73, 76, 83, 86, 100, 109, 115-134, 143, 144, 211, 215.

Picard. Voir : Boulonnais.

Poitevin (et Vendéen) : 63-66. — 57, 63, 67, 73, 78, 79, 80, 84, 94, 109, 116-119, 144.

Postier breton. Voir : Breton.

Pyrénéen. Voir : Tarbais.

Tarbais (et Chevaux pyrénéens) : 95-97. — 54, 55, 56, 57, 61, 63, 70-73, 74, 76, 78, 80, 83, 85, 90, 93, 94, 95, 109, 110, 223.

Valence (Plaine de) : 55; 68-69. — 60, 99, 128, 148.

Vendéen. Voir : Poitevin.

Vu,

le 10 juillet 1914,

Le Doyen
de la Faculté des Lettres
de l'Université de Paris,

A. CROISSET.

Vu

ET PERMIS D'IMPRIMER,

Le Vice-Recteur
de l'Académie de Paris,
Pour le Vice-Recteur,
L'Inspecteur d'Académie,

ISTRIA.

